

• EDIÇÃO ESPECIAL DE COLECCIONADOR •

^{BBC}
TopGear

SUPERCARROS

2014



**OS MAIS RÁPIDOS
AUTOMÓVEIS DO MUNDO**



**"NÃO ADMIRA QUE SEJA FIÁVEL.
SÓ PODIA SER ALEMÃO."**

CLAUDIA SCHIFFER



ASTRA 1.6 TURBO DIESEL

INCRÍVEL DURABILIDADE.

180€/mês. Manutenção incluída. Um exclusivo Opel Renting.

Marque o seu test drive em opel.pt

Consumo Combinado 3,7 - 4,2 l/100 km. Emissões CO₂ 97 - 110 g/km.

Campanha de Aluguer Operacional, mensalidade de 180€, para o Astra ST Selection 1.6 CDTi 110cv. Os valores apresentados incluem campanha Opel Renting e são limitados a unidades em stock. Válida até 30/09/2014, para Portugal Continental nos Concessionários Opel Aderentes. Valores para as ilhas sob consulta nos Concessionários locais. Serviços Incluídos: Aluguer e manutenção para 48 meses/80.000 km, Inspeção Periódica Obrigatória, Linha de apoio ao condutor,



O novo e silencioso motor 1.6 CDTI da Opel, destaca-se pela sua elevada potência e binário, baixo nível de consumo e de emissões de CO₂, agora a um preço incrível. Tecnologia assim, só podia ser alemã.



Wir leben Autos.

Imposta única de circulação (IUC), inclui 7.500€ de entrada inicial, preparação e legalização com IVA incluído à taxa em vigor para Portugal Continental. Imagens meramente ilustrativas. Valores sujeitos a alterações de impostos ou taxas. A presente proposta não confere relação contratual e está condicionada à aprovação do comité de Operações da Société Générale.



**Innovation
that excites**




NOVO NISSAN QASHQAI. THE ULTIMATE URBAN EXPERIENCE

O Novo Nissan Qashqai estaciona por si. Trava por si. Com o novo NissanConnect até vai manter-se em contacto com os seus amigos por si. Um dia, quem sabe, até poderá conduzir por si.

Desfrute da experiência urbana mais avançada em: **nissan.pt**

 /NissanPortugal

 /NissanPortugal

Consumo combinado: 3,8-4,9 l/100 km. Emissões de CO₂: 99-129 g/km.



**VIVA A
EXPERIÊNCIA**





Nos últimos 12 meses testámos

os melhores e mais eficazes desportivos da atualidade. Nos mais exóticos destinos, nas mais exigentes pistas, com todo o rigor e qualidade que só a *TopGear* lhe consegue conferir. Esta é a edição anual dos Supercarros *TopGear*.

Híbridos, *plug-in*, supermusculados, tradicionais, tração traseira ou integral. De tudo um pouco poderá aqui encontrar.

A nossa capa não deixa margens para dúvidas. Na compilação mais aguardada do ano, o McLaren P1 é, sem dúvida, o mais impactante. Um superteste da única revista que teve autorização durante largos meses para analisar e conduzir a fundo o superdesportivo britânico. E na hora da análise, nada mais nada menos do que o próprio Jeremy Clarkson foi o escolhido para relatar toda a experiência.

Na verdade, a seleção dos melhores do ano foi particularmente difícil. Tão pouco espaço para tanta oferta de altíssima qualidade. Depois de horas intermináveis de debate, lá conseguimos chegar a consenso.

Para além do superdesportivo inglês, não é possível evitar mencionar alguns testes únicos como o caso do La Ferrari, Porsche 918, Lamborghini Sesto ou ainda do tão aguardado Alfa Romeo 4C.

São verdadeiras peças de arte sobre rodas que, todas juntas, fazem deste especial SuperCarros um título obrigatório na sua estante.

Obrigado pela preferência.

Paulo Passarinho

PAULO PASSARINHO
Director





Solicite o seu test drive no Centro Porsche Leiria em www.porscheleiria.com

**Seis maneiras distintas de viver a vida.
E um único modo de a entender.**

**Nova gama Porsche 2014.
Boxster, Cayman, 991, Panamera e Macan.**

O carácter desportivo em forma de automóvel, o prazer de desfrutar o êxito ao volante dos desportivos com melhores prestações e mais fiabilidade, tecnologia e segurança do mercado. Com uma gama variada e desenvolvida para satisfazer as necessidades do condutor mais exigente. Um universo desportivo, com o prazer de condução que é a essência da Porsche, da sua história, da sua tradição.



PORSCHE

Centro Porsche Leiria

Parque Movicortes
2404-006 Azóia, Leiria
Tel.: 244 850 287



028



044



01



121



090

018

JAGUAR VS. VIPER

Um duelo de potência levado ao limite. América contra Inglaterra

028

MASERATI

O refinamento italiano num poderoso V8 à moda antiga

036

PORSCHE 911 GT3

É, sem dúvida, o melhor dos 911 de produção. Fomos descobri-lo

042

PORSCHE GT CUP

Prepare-se para conhecer dois dos melhores Porsche de competição



02

010

BMW i8

Projeto especial vê a luz do dia e destrói corações à sua passagem. É o superdesportivo híbrido germânico



046

MC LAREN P1

Jeremy Clarkson leva o McLaren P1 até à loucura. Ou ao contrário...

060

LA FERRARI

Um tributo da Ferrari à sua própria existência. Um fabuloso e exclusivo teste ao La Ferrari

072

JAGUAR C-X75

Poucas foram as revistas que sequer conseguiram vê-la ao vivo. Nós testamo-la!

082

MERCEDES E63

515 cavalos, tração integral e um estatuto único

090

FERRARI 458

James May explica por que razão o Ferrari 458 é um dos seus favoritos

098

NISSAN GTR

O mundo pode acabar um dia que o único animal que sobrevive pode bem ser este...

108

CORVETTE

Um dos mais icónicos carros americanos foi domesticado. Terá sido o suficiente!

116

AUDI RS Q3

Um SUV que não envergonha a combinação mítica RS quatro

124

ALFA ROMEO 4C

Desajado até à exaustão, aí está o mais espantoso teste do magnífico coupé italiano



134

PEUGEOT RCZ VS. RCZ R

O original enfrenta a versão ainda mais desportiva. O verdadeiro tra-telmas intemporal

142

PORSCHE 918

Híbrido, desportivo, exclusivo, tudo isso e muito mais no mais esperado Porsche dos últimos anos

152

LAMBORGHINI

Sesto Elemento. Toda a raça do superdesportivo italiano em análise pelo guru Richard Hammond



ECO FAST

Futurista, superdesportivo, elétrico?
Tudo isso e muito mais. É o novo
BMW i8 e nós já o conduzimos!

PAULO PASSARINHO (EUA)
FABIAN KIRSCHBAUER/OFICIAIS





QUER QUE TODOS
O INVEJAM? COMPRE
UM BMW 18



O INTERIORE FUTURISTA,
MAS MANTÉM A IDENTIDADE
DA MARCA COM QUALIDADE



subtra colina de Muñu Canyon, a norte de Los Angeles, algo o som estridente do V8. Comigo a perceber-me do exultamento de cada cilindro, seguido da explosão de potência. Descapote: mau gosto, pela formação rochosa e desluzada, as pequenas passarelas em poletradas e a manta palmista. Pressiono o acelerador e a inesperada tração faz-me saltar, antes de deixar a potência avariá para a sua máxima: um verde de fúria branca. E, lentamente, de abrir os olhos e acordar. Foi apertar um botão. Avisa o dia.

Estou num quarto de hotel com vista para milhares de edifícios e varifestas. Hotel honesto, com bom serviço, virado para o Bônito Monica. Abro a janela para respirar o ar californiano italiano e olho para o pequeno parque de estacionamento mesmo por debaixo da minha janela. Passear em Venice Beach da costa. Um carro? Oito pela segunda. Lá está ele. Enigma, com um design conceitual que agita a pele através da sua missão: para avisar para produção. O sol incide sobre a pintura, provocando o prisma contrastante da mancha. Não, do novo BMW 18, o mais fantástico projeto da marca mundial. A todos os níveis. Foi novo, estranho, volátil.

Quando admiti que a apresentação internacional seria fazenda do 4.º Fórum, a imprensa não me deu a oportunidade de dizer que se não foi pensar que os responsáveis da marca deveriam estar noticiados. Das duas uma, ou o carro não é feito para andar depressa ou não é feito para combater a fúria. A 18 antes do pôr-do-sol.

Nu verdade, não foi preciso esperar tanto tempo para conhecer um agente de autoridade. Foi a própria marca que convidou um agente para me explicar algumas das vicissitudes locais: "passar de uma forma que vocês, jornalistas, estão lá para cumprir o código da estrada, queria deixar-vos apenas um pequeno conselho: se virem um carro com as luzes ligadas atrás de vós, devem lentamente encostar-me à direita até ao sinal de trânsito. Deixem sempre as duas mãos visíveis no volante e cumpram as ordens do agente que vos abordar". Não pude evitar um sorriso. A ideia de um jornalista no volante de um BMW 18 era abalado por um Ford Crown Interceptor na Interzone e o ouvir a célebre "Sir, please respect the vehicle" deu-me-me ainda mais bem disposto.

Sou imensamente suspeito em tudo que se relaciona com esta zona do planeta. Há imensas cidades no mundo onde a "passarela" automóvel é digna de passar horas em explanação. Mônaco, Dubai, Pequim... Mas em Los Angeles, em particular entre Beverly Hills e Malibu Beach, pode-se passar dias a fio apenas a contabilizar carros de sonho. Mas quer que lhe conte um pequeno segredo? É esqueço o Lamborghini cor-de-rosa, o Rolls-Royce verde ou o Bugatti amarelo. Quer que todos o invejem? Compre um BMW 18. A sério: muitos já tentam fugir de mim.

Esteticamente, este projeto é impressionante. Tudo a corajosa dos designers e de quem decidiu dar-lhes ovidos. Há projetos que buscam inspiração aqui e ali. No 18 a única coisa que alguém decidiu respeitar foi a imagem de marca. Aqui, está representada de forma portentosa. Não tenho a mínima dúvida de que é um carro concebido neste aspeto. Tem um ar fúria. Sim. Linha muito baixa, frente afunilada, "olhos" rasgados e na traseira a lembrar a Mclaren e a lona de Star Wars. O aspeto é tão agressivo que todos os seus vizinhos irão imaginar um superdesportivo de 600 cavalos e não dilacerante. Bem... dizem-lhes que também o meu dia começou, com um sonho desses!

A combinação de materiais utilizados e, também ela, toda futurista. O habitáculo é construído em plástico reforçado de fibra de carbono. O ERP presente na estrutura de alumínio. Se ficou impressionado por ver as portas de abertura vertical, vá, não há.



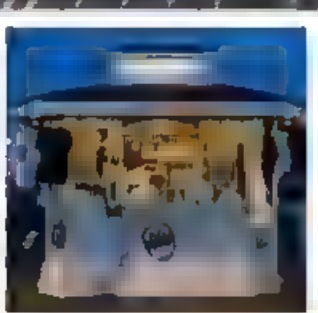
A SILHUETA DO 18 É ESBELTA E ESQUIA, É FASCINANTE!







ESTÁÇÃO DE
CARGAMENTO
PRÓPRIA PARA ELA



OLHA QUE GIRO
QUE FICOU NO
MEU FACEBOOK

acelerações e recuperações. A BMW afirma que o i8 faz 4,4 segundos dos 0-100 km/h e 250 km/h de velocidade máxima. E pelo "meio" avança com um consumo médio de apenas 2,2 l/100 km. Convém não esquecer que este é um veículo com autonomia controlada. Com recurso ao sistema híbrido, a autonomia total é de 340 km, mas, na verdade, só o motor elétrico circulará em modo completamente elétrico durante 47 km. Depois disso, irá necessitar de ligar a corrente elétrica, por exemplo, com o 3.4 a maioria terá um carregador de parede rápida capaz de carregar em duas horas e até uma estação própria.

Com estes modos de condução, a autonomia reflete-se em cada um deles. Se escolher o Sport, os dois motores trabalharão em conjunto, mesmo papel de motor elétrico reservado para dar um boost ao motor de combustão e a trilha a tração. Se optar pelo modo Eco, os dois papéis invertem-se. Se a ver energia, apenas irá circular em modo elétrico, verdadeiramente silencioso.

É lá que faltavam bem, vamos dizer "o giro" do projeto. Quando desenvolveu este i8 Sport, o técnico Roger Marzotto virou-se confrontado com a necessidade de eliminar o "polvo" de motor e o 3.4 e a maior necessidade de "inventar" um motor para controlar o elétrico. A solução? O motor elétrico atua em três situações: quando se arranca, quando se freia e quando se acelera. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.

Com o motor elétrico, o motor de combustão pode ser usado apenas para dar um boost ao motor elétrico, o que reduz a potência e a velocidade. A maior vantagem é que não precisa de combustível, o que reduz a poluição e o consumo. A maior desvantagem é que não pode ser usado para dar um boost ao motor de combustão, o que reduz a potência e a velocidade.



Motor: 3.499
Preço: 44.900
Consumo: 2,2 l/100 km
Transmissão: 6
Peso: 1.560 kg
Autonomia: 340 km

Motor: 3.499
Preço: 44.900
Consumo: 2,2 l/100 km
Transmissão: 6
Peso: 1.560 kg
Autonomia: 340 km

Motor: 3.499
Preço: 44.900
Consumo: 2,2 l/100 km
Transmissão: 6
Peso: 1.560 kg
Autonomia: 340 km

Motor: 3.499
Preço: 44.900
Consumo: 2,2 l/100 km
Transmissão: 6
Peso: 1.560 kg
Autonomia: 340 km

Motor: 3.499
Preço: 44.900
Consumo: 2,2 l/100 km
Transmissão: 6
Peso: 1.560 kg
Autonomia: 340 km

Motor: 3.499
Preço: 44.900
Consumo: 2,2 l/100 km
Transmissão: 6
Peso: 1.560 kg
Autonomia: 340 km

Motor: 3.499
Preço: 44.900
Consumo: 2,2 l/100 km
Transmissão: 6
Peso: 1.560 kg
Autonomia: 340 km

Motor: 3.499
Preço: 44.900
Consumo: 2,2 l/100 km
Transmissão: 6
Peso: 1.560 kg
Autonomia: 340 km

Motor: 3.499
Preço: 44.900
Consumo: 2,2 l/100 km
Transmissão: 6
Peso: 1.560 kg
Autonomia: 340 km

Motor: 3.499
Preço: 44.900
Consumo: 2,2 l/100 km
Transmissão: 6
Peso: 1.560 kg
Autonomia: 340 km

Motor: 3.499
Preço: 44.900
Consumo: 2,2 l/100 km
Transmissão: 6
Peso: 1.560 kg
Autonomia: 340 km

Motor: 3.499
Preço: 44.900
Consumo: 2,2 l/100 km
Transmissão: 6
Peso: 1.560 kg
Autonomia: 340 km



A ESPERA TERMINOU



*Lançada em 2011. Imagem não comercial



Go Further



USAR &



ABUSAR

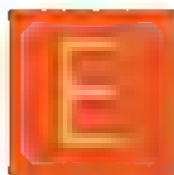
O Jaguar XKR-S GT e o SRT Viper Time Attack: um par de desportivos puros, superartilhados pelos seus criadores para arrasarem qualquer estrada ou pista. Qual dos dois é melhor?



TRAFICAMOS COM
A INTRONISSÃO DA LIT

✓ JAGUAR VENCEU
A BATALHA EM ESTRADA
VIAZ EXPERTA.





star a olhar para o lado mais perigoso de uma pistola não é das melhores maneiras de começar a dia. Especialmente quando dispara outros de rua. Comigo a conduzir um Viper aranja. Por aí anda quando está do lado de um polícia e não deve ser assim. E que eu não tenho de usar de ser

um criminoso, um ladrão e um metacorre enquanto procura seu elefante para chamar um rebocador que venha buscar o Viper.

Não, não é assim que gostei de começar a dia. Prefiro recordar com a cor e conduzir um par de desportivos a sério: o novo SRT Viper Time Attack e um Jaguar XKR 8 GT, por exemplo, em algum dos meus melhores e mais desafiantes em ruas da zona de Los Angeles.

Atualmente, esta condução levava a uma das pistas em Califórnia, como a excelente Willow Springs, e se o mundo fosse perfeito, teria sido a pista só para nós, para abusar mais aos dias à vontade com relativa segurança.

Eu não sei se é a pista da minha pista por volta de LA, a pista da minha pista, para depois de batermos, com pouca violência física, que dois carros é melhor e porque.

Fra exaltante por que é muito divertido. Não é uma pista que é muito difícil. Mas é muito interessante que não fosse, especialmente porque não fizemos nada de errado. Reduzindo porque é que não nos entendi os dois carros e não é assim.

Não é assim que correção, mas a estrada é cheia de coisas que não são as mesmas e sempre que cada vez mais rápido, não é assim que correção, mas a estrada é cheia de coisas que não são as mesmas e sempre que cada vez mais rápido, não é assim que correção, mas a estrada é cheia de coisas que não são as mesmas e sempre que cada vez mais rápido.

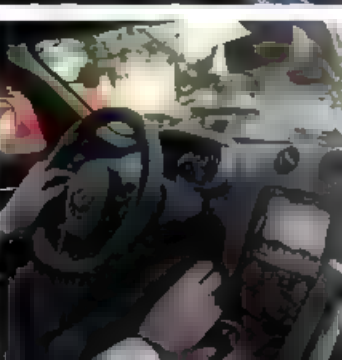
É por isso que cada vez mais pessoas nos Estados Unidos estão a virar-se para a pista privada sempre que querem divertir-se ao volante. Não é assim que correção, mas a estrada é cheia de coisas que não são as mesmas e sempre que cada vez mais rápido, não é assim que correção, mas a estrada é cheia de coisas que não são as mesmas e sempre que cada vez mais rápido.

A utilização das pistas implica um pagamento considerável, mas como não é surtido nem tem de lidar com advogados nem parques de automóveis rebocados, vale bem a pena ir até lá se gosta de sentir a emoção da velocidade.

Foi fabricados os deram por isso. O SRT Viper TA que vê sua missão foi criada especificamente para este novo paradigma da pista privada. Ao combinar esta moda das pistas com a certeza de que 35 por cento de todos os Viper são conduzidos em circuito em algum ponto das suas vidas, a SRT percebeu que era a altura ideal para lançar a edição Time Attack que temos conhecido.

Apesar de ser um carro bastante exótico, o elemento mais relevante deste Viper TA é a pintura TA Orange. Existem 93 desta cor, 33 em Venom Black e 33 em Bright White. Todos os outros detalhes que são a pintura TA Orange. Não é assim que correção, mas a estrada é cheia de coisas que não são as mesmas e sempre que cada vez mais rápido, não é assim que correção, mas a estrada é cheia de coisas que não são as mesmas e sempre que cada vez mais rápido.

Só para relembrar as diferenças principais: jantes Sidewinder II, 15.5x18, mais vezes que um conjunto normal de quatro jantes; pneus Pirelli Zero Corsa com 155 mm de largura que geram a maior superfície de contacto de qualquer carro de produção atual; barras anti-intrusão 30 por cento mais rígidas que as de série; travões Brembo leve e maiores; amortecedores Bilstein com modos Race e Road, e ainda um pacote aerodinâmico que mantém em 700 por cento a força descendente a 240 km/h. O bloco V10 continua com 640 cv.





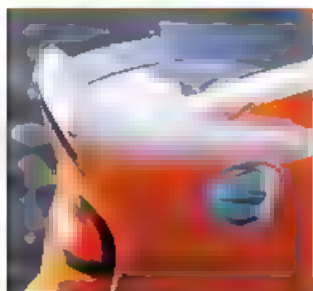
“O VIPER É THRASH METAL
COMPARADO AO
MOZART DO JAGUAR”

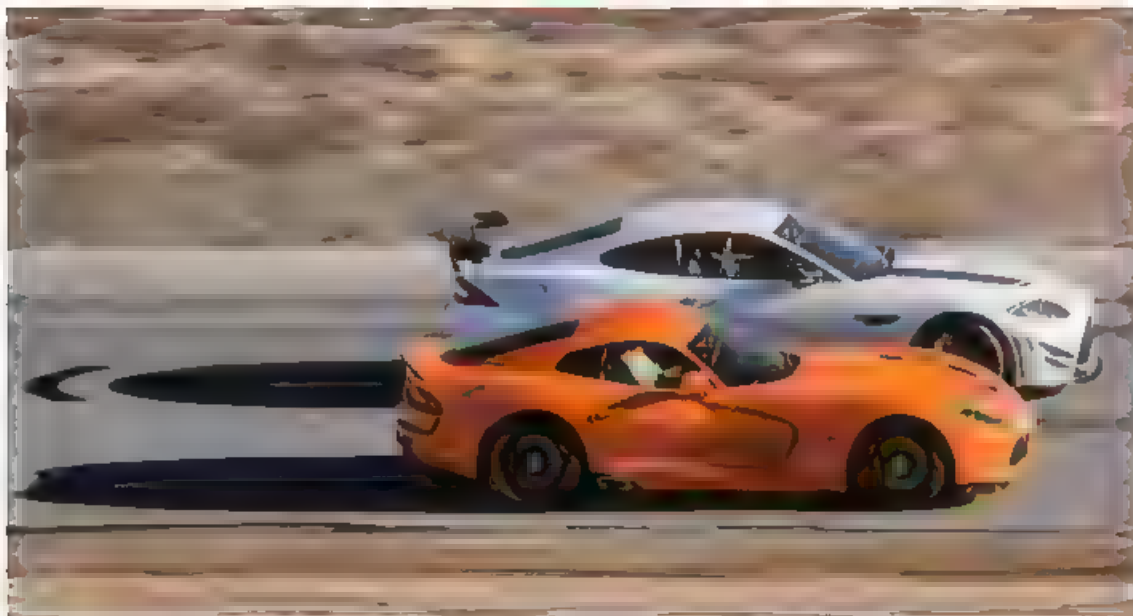


QUE MAIS RÁPIDO EM
PISTA DO QUE O OUTRO.
NÃO ADIVINHA QUAL.

QUER FAZER UMA E
OUTRA VOLTA ATE
FICAR SEM PNEUS?

COM HABITACULO DE VISIP
OFERECE MUITA
DIVERSAO E PASSADIS





SELECIONAR O QUE
COMO O VIPER TA E O
XJS DO JAGUAR

multo barulhento e pouco requintado. É traseira mais comparada ao Mozart do Jaguar. Em estrada, a vitória é claramente da proposta britânica.

Mas não há uma indicação imediata e óbvia de que o Jaguar tem o que é preciso para triunfar em pista. A direção mal revela do que o ar herdado da versão menos vitaminada traz o GT e não há uma sensação de velocidade maior do que no RS. Para além disso, a suspensão controla bem o adorno da carroçaria, mas não promete ser especialmente capaz em pista.

Já o Viper Time Attack não sofre destes problemas. Parece que foi aumentado extremamente com furo de pneu e pó de arvore, e apesar de ter inúmeras atenuações, continua a ter aquele look "não há corretor que escape". A direção é mais comunicativa, o carro curva como se se movesse em carris e o motor é incansável.

Se fôr a passar da teoria à prática, e não há sítio melhor para o fazer do que uma das pistas mais rápidas do mundo: Willow Springs International Raceway. Este circuito de 4 km e 61 atos já recebeu de tudo, da F1 - Mattioli testou aqui o seu Lotus em 1983 às Superbikes, e o recorde da pista é de um minuto e seis segundos, o que cor responde a uma média de 2,9 km/h.

Esta será a segunda vez que conduzo o Viper TA em circuito: a primeira foi no evento de apresentação. Hoje, por uma questão de justiça, vamos utilizar a pista adjacente, chamada Streets of Willow. É mais curta, estreita e sinuosa que a principal, e será mais útil para avaliar as capacidades dos carros a velocidades mais sensatas. No circuito principal, a curva oito a mais rápida de qualquer pista britânica dos ELA é feita a 235 km/h no Viper. Portanto, a preocupação de quem está no volante é sobreviver e não avaliar a dinâmica do carro.

Começamos no Jaguar, com o modo Competition ativado, os pneus quentes e o pedal direito colado ao corta-fogo. Há uma saravada de fumo e já vamos nos colar acima em direção à primeira curva, com o escape a soltar pequenas explosões e o cenário do deserto a esbater-se. Por enquanto, tudo bem.

Chego ao ponto de travagem e percebe logo que a travagem demais dos carburadores são fenomenalmente poderosos e sensíveis. Ao nível do que a Porsche faz de melhor, por exemplo. Retorno uma vez, tudo bem, sou outro jogador na pista e... nada. A causa de seis velocidades não tem nada inferior para oferecer a esta velocidade e está a espera que o carro abrande mais para fornecer outra relação de causa. Não era isto que eu queria.



Entro na curva, mas a direção parece que não está a fazer grande coisa e fico na dúvida se o carro vai mesmo mudar de trajetória. Mas quando chego ao vértice, ou alguns lá perto, acelero a fundo e fico imediatamente preocupado com o oposto. Tá, como os restantes modelos mais recentes da Jaguar, o XKR-S GT a sobrevivência é uma constante quando se acelera. Começa por ser divertido, mas depois chateia, porque tem de estar sempre atento ao pé direito e à direção para não fazer piões a torto e a direito.

Repto o processo nas curvas seguintes e depois faço mais um par de voltas. Mas é impossível ignorar a sensação de afastamento em relação à mecânica do carro. É rápido, tem uma resposta viva e trava como um semântico, mas o condutor não sente que faz parte da experiência. Se gostar 179 mil dólares num carro de pista quer piques de feedback vindo do volante dos pneus, acabei.

É precisamente isso que obtém no Viper TA de 220 mil dólares. Esperava que o SRT fosse desafiado e suficiente para uma pista tática, mas este é um dos maiores equívocos que o Viper. O carro, em uma distância entre eixos muito o que parece é muito mais rígido do que seria de esperar.

A outra falácia que pode usar sempre que se fala de um carro é porque o motor compensa tudo com o binário e a baixa rotação. Só que o Viper não tem muita coisa a dizer nos momentos, não tem a mesma qualidade de resposta que o Viper TA, e não tem a mesma qualidade de resposta que o Viper TA.

A aderência puramente mecânica de um carro impressiona. Em plena curva, pode corrigir a trajetória com o acelerador sem que, graças ao controle de estabilidade, seja cuspidos para a grama. O Viper TA é um carro que não se desvia da pista, mas cujas trajectórias são tão precisas e tão precisas que não prejudica a diversão.

Na mesma forma, a caixa manual, o centro de gravidade e as barras anti-intrusão mantêm o carro firme e rápido, e os pneus superiores em pista e até reforçam o fator diversão. Não há um elemento que se desvia da pista, funciona como uma entidade onça e violenta que enfeia o condutor a fazer uma e outra volta até ficar sem pneus. É isso que se quer num carro de estrada dominado na pista.

De volta à FA, não há dúvidas de que o Jaguar apresenta o melhor compromisso entre estrada e pista. Mas perde muito com isso. Todos aqueles apêndices aerodâmicos e autoelevantes ficam na Jaguar e a caixa de velocidades não obstante a melhor mecânica, porque se ma em pista.

Passando ao TA, este é claramente o Viper a comprar. É demasiado agressivo em estrada e requer a sua atenção constante e a revelar um desastre gratuito. Se os policiais vão mandá-lo parar, muito mais por causa de velocidades imaginárias e julgarem que não é a pessoa mais honesta do mundo, mas 30 segundos depois de chegar à pista vai (tal como eu) deixar de se preocupar com isso. **176**

JAGUAR XKR-S GT

Preço: \$ 174.895 (equivalente a € 125.932)
Motor: V8 5.000 cc 550 cv 680 Nm
Performance: 0-100 km/h em 3,9 seg., 300 km/h vel máx.
Consumo/emissões: 12,3 l/100 km, 292 g/km CO₂
Transmissão: 6 vel. automática com patilhas
Peso: 1.713 kg

SRT VIPER TA

Preço: \$ 118.485 (equivalente a € 85.314)
Motor: V10 8.400 cc 650 cv 814 Nm
Performance: 0-100 km/h em 3,4 seg., 310 km/h vel máx.
Consumo/emissões: 18,8 l/100 km, n.d. g/km CO₂
Transmissão: 6 vel. manual
Peso: 541 kg

MAIOR PRESTÍGIO



MAIOR CONSUMO

CR-V
1.6 i-DTEC / 120 CV / 4,5 l/100 km
Porquê escolher quando pode ter tudo?

EARTH DREAMS
TECHNOLOGY

CR-V Diesel 1.6 i-DTEC POR 27.150 €


O novo motor diesel oferece um rendimento excepcional com a sua inovadora tecnologia Earth Dreams que melhora o equilíbrio entre eficiência e desempenho.

- > Consumo de apenas 4,5 l/100 km
- > Motor de 120 CV de potência
- > Crossover do Ano
- > Classe nas portagens

EUROPEAN Crossover



Preço de venda recomendado (incluindo IVA e despesas de registo e matriculação). O preço pode variar consoante a configuração e o equipamento. O preço pode variar consoante a região. O preço pode variar consoante a data de entrega. O preço pode variar consoante a data de entrega. O preço pode variar consoante a data de entrega.



UMA DAQUELAS COISAS

Um estilo inconfundível, um tridente que afasta todas as dúvidas e um V8 biturbo com uma sonoridade italiana muito característica. É o mais ostensivo dos **Quattroporte**

TEXTO ANDRÉ MENDES FOTOS MANUEL PORTUGAL

MASERATI





QUATRO SAÍDAS DE ESCAPE
QUE PODERIAM ENTRAR NA MESMA
CATEGORIA DE INSTRUMENTOS



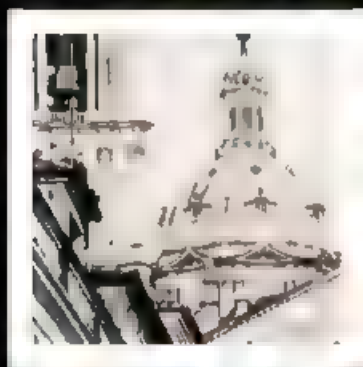
MAIS DE 2 METROS
DEMORAM A SAIR
DE UMA CURVA

[illegible]

100

[illegible]

O QUATTROPORTE É O
FERRARI DE QUEM NÃO
GOSTA DE CONDUZIR



ATÉ O NOME DO
CARRO CONSEGUE
SER ELEFANTE

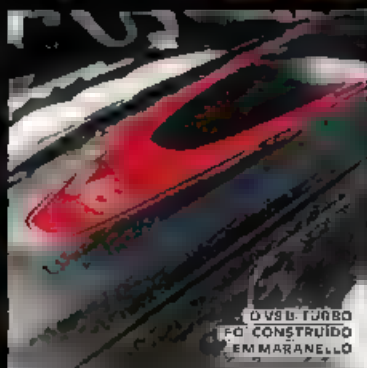


CÁTRÁS POUCO
IMPORTA O QUE SE
PASSA LÁ À FRENTE



HASTES METÁLICAS
FIXAS PARA A CAIXA
DE O TOVELO. C DADI.

“Os comandos da caixa
são fixos, mas também
ficavam bem em casa
a servir, por exemplo,
de pisa papéis”



O V8 TURBO
FOI CONSTRUÍDO
EM MARANELLO

Porsche 911 GT3





BRANCO E VELOZ

Chegar à meta para a dura de 9h.
Apontar o olho para o horizonte

PARA O QUE MARRIAGE. FOTOS: ROWAN HORNCASTLE



Coisas de recordar

Parto de princípio que é

acordar cedo e tomar

o café e depois decidir

que o ideal é dar

uma volta na ponte

do que não são as mudanças em si mas sim

existindo

que temos que passar-se, direção na estrada e

que não tenha perco

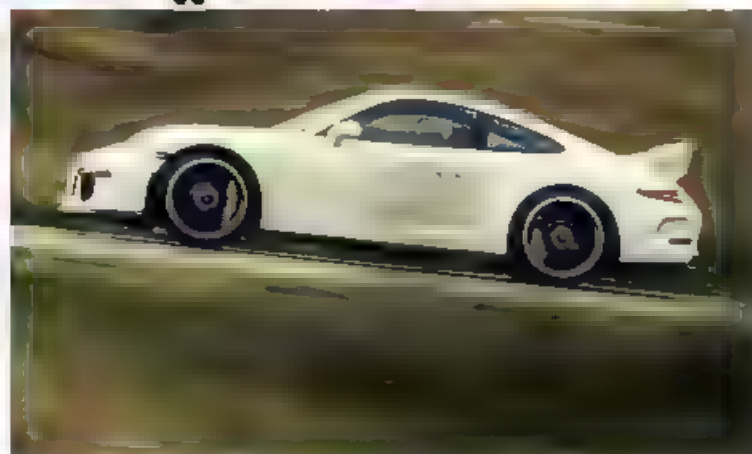
o caso manual não direcion

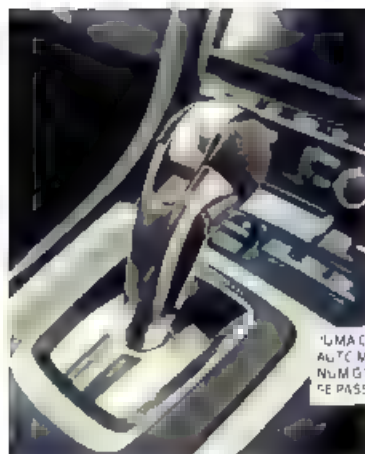


OS DEUSES DA
METEOROLOGIA
JUNTAM-SE E TESTAM
A ADERÊNCIA DO GT3



OS RAYDES DE
CERÂMICA OPCIONAIS
SÃO MAGNÍFICOS
CUSTOM #8 794





"UMA CA KA
AUTOMÁTICA?
NUNCA: O QUE RAIO
SE PASSA AQUI?"



••



ENTRE PONHA
O CINTO. FAÇA FORÇA
COMO PEDIREMOS
DIVIRTA-SE

••



COMO É A POSIÇÃO
DE CONDUÇÃO
NO NOVO JT3?
MESMO MUITO BAIXA



Só que este caráter mais benigno é enganador. Embora seja verdade que o GT3 é mais pragmático e amigável da condução em cidade — também é verdade que é completamente bipolar. Quando puxa a sério por cima, o GT3 responde à altura. As estradas nesta zona encaixam-se entre as melhores das Ilhas britânicas: curvas sinuosas de alcatrão encrocado, em algumas zonas em mau estado devido ao erro acidentado. Não são estradas fáceis, mas é o sítio ideal para usar o novo GT3.

Nos primeiros treços, perto de Alyn Celyn, o GT3 percorre facilmente as curvas abertas e difíceis, com total solidez e imediato feedback vindo do chassis. E da direção. Não é tão "saudável" quanto a antiga, mas não se trata de uma direção assistida elétrica que mal consegue contrariar o que as rodas fizeem. Trata-se, isso sim, do melhor sistema elétrico que já vi, recebendo de informação. Tonic, portanto, uma direção mais comunicativa, um chassis que se adapta de imediato ao longo da estrada e um motor que, bem, o motor é a verdadeira estrela da sua panela.

As 5.000 rpm, com o controle das rotações a apontar para mais, é o fim. Imagina que se encontra numa melhoria em aceleração total e sua disposição e uma banha sonora vinda do mundo de competição: feroz, estridente e rápido. Só que ainda tem mais 4.000 rpm para explorar, e a partir das 7.000 rpm é experiência e transcendental. É um alto especial, que faz lembrar um gás puxado ao máximo, com um comportamento mais próximo do que nunca tem.

Nas últimas mil rotações, é como se a cena dessem ruídos desaparecendo instantaneamente: o ruído assume as suas formas máximas do mundo e corpo, ao passo que o tempo de aceleração coloca o GT3 no campeonato dos supercarros. Se puxar a parilha e engrenar a relação acima, bem... Digamos apenas que nunca senti nada assim. É imediato. Não há qualquer intervalo nem abalo, apenas um rápido movimento de ponteiro, uma alteração de sonoridade do motor e a possibilidade de voltar de novo a fazer mais elevada do com-rotacione. É irresistível.

Portanto, ainda e faz tudo outra vez. E depois faz questão de parar o carro e sentir todas as mudanças até à red-ir, só para

covir aqueles ruídos e sentir aquelas sensações vívidas. A cabra de dupla embriagem é brilhante. E tem um truque: se puxar as duas patilhas em simultâneo, o carro fica em ponto morto e pode fazer arranques a partir. Tudo isto para combater a noção de que o GT3 é inferior por causa da falta da caixa manual.

E vai dar por aí a sentir saudades da caixa manual, que o obrigava a envolver-se constantemente na condução. Agora, essa escolha é sua. Eu escolhi envolver-me, e o GT3 não desiludiu. Só tenho uma crítica: as relações são muito longas. Já que é tão fácil fazer passagens de caixa, porque é que as relações não são mais curtas e próximas, para o fluxo de potência ser ainda mais avassalador e as velocidades alcançáveis?

A direção também não é perfeita. Não se trata de uma direção inflexível no início da rotação ao voltar a partir da posição central. Não é nada grave, mas é suficiente para lhe roubar alguma da confiança nas curvas mais complicadas. Rodas traseiras direcionais? Não as senti a trabalhar mas a sua falta faz o GT3 mudar de direção impressiona.

Ainda se estruda fora como que rebulindo sobre as irregularidades depressivas e lombas, com a maior distância entre eixos e a distribuição do peso mais focada na traseira — melhoraram a estabilidade em relação ao antecessor. Mas, deus, este carro aí está-se tão bem à estrada e é tão preciso nas suas movimentações. A forma como domina as irregularidades de uma curva é deslumbrante, e o carro parece usufruir de todos os momentos, poder ser mais leve, a aderência é, talvez, exclusiva e o foco do carro parece agora estar mais virado para os tempos de volta em Nürburgring do que para a diversão, mas nada do que se dá.

Além disso, o GT3, sim, tem um repertório mais alargado e já não é um carro de track day tão puro, mas a diferença entre o GT3 e o GT3 e agora maior. Chega a ser um tanto mais preocupante com a aceitação da direção e da caixa por parte dos puristas, e fizeram muito bem em desenvolver um motor e uma suspensão irrefutáveis. Há os dois elementos não se sentem deste espetáculo, mas a não mais importante é o facto de a Porsche ter recorrido a tecnologia avançada e-lu usado exatamente como quer e criado a versão 3.0 do GT3. Mais avançado, mais bem comportado, menos assustador mas com o mesmo ADN de competição.

É assim que nem sempre foi assim.

"O GT3 DOMINA TODAS AS FACES DE UMA CURVA"

FICHA

PORSCHE 911 GT3

Preço: € 180.216

Motor: 3.799 cc 6 cil.

475 cv às 6.250 rpm

440 Nm às 6.250 rpm

PDK de sete relações, tração

transversal, 1.430kg

Performance: 0-100 km/h

em 3,5 s, 315 km/h

Consumo

12,4 l/100 km, 289 g/km



Gosta
deste
carro?

CONHEÇA O PAR BRUTAL



**DOIS PORSCHE DE COMPETIÇÃO
DE DUAS ERAS DIFERENTES. AMBOS
COM DECORAÇÃO MARTINI...**

TEXTO: ÓLLIE MARRIAGE / FOTOS: ROWAN HORNCASTLE



TRAVÃO DE 380MM
EMALÃO JPI
OSJJO ANHROD
ESTRADA TÊM 410MM
E SÃO CERÂMICOS



INTERIOR DO
CARRO DE ESTRADA
É DIFERENTE DESSE
NÃO TEMO SLOGAN
NO TABULEIR



“A MINOTA DO MOTOR
É FAMILIAR, MAS
FORTEMENTE
AMPLIFICADA.”



que aqui estão os dois pilares que mantêm a enciclopédia de informações sobre o mundo da terceira geração recente GT3 Cup, com o conhecido motor de seis cilindros opostos e 4,8 litros e a transmissão automática com patilhas no volante. tecton

algum modo de conhecimento de um engenheiro. Chama-se Mini. Vamos começar pelo carro mais fácil de compreender o Cup. É isto que o GT3 normal aspira ser quando leva para a pista. Os dois são, no entanto, bastante parecidos: dimensões similares, potências equiparadas, disposição das suspensões idêntica. OK, a transmissão só usa uma embreagem e sequência, mas essa é a única alteração mecânica significativa.

Em termos de construção, são muito diferentes. A versão de corrida não tem nada em comum com a de estrada no habitáculo, com poucos ou nenhuns acabamentos. Dos por onde é tudo, pontos digitais estranhos. O som do motor é familiar mas fortemente amplificado, e o acelerador está disfarçado de interruptor “lamborghini” em vez de embreagem, mas se usa para qualquer coisa. Depois, desde que esteja a acelerar ou a travar com força suficiente, basta puxar a patilha para ativar as bombas de pressão de óleo. O cup é excelente, mas com uma falta de compreensão. Os pneus são abastecidos pelo próprio, e a direção é um comportamento que é muito de estrada e é sempre nervoso e a qualquer mudança de direção. www.mini.co.uk



ACHA QUE ESTA A
É GRANDE? MAS
NÃO É NENHUMA
CAIXA DE BAILE

FICHA

GT3 CUP

Motor: 3.800 cc,
6 cil. apostos,
460 cv às 5.500 rpm, caixa
sequencial de seis relações,
tração traseira, 1.160 kg

Performance:

0-100 km/h em 3,2 s,
325 km/h
2,52 kg/cv

FICHA

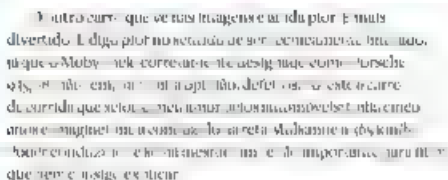
MOBY DICK

Motor: 3.211 cc,
biturbo, 6 cil. apostos,
856 cv às 6.200 rpm,
785 Nm às 6.600 rpm,
caixa manual de quatro rel.,
tr. traseira, 1.025 kg
Performance: 0-100 km/h
em 2,6 s, 365 km/h,
1,19 kg/cv



AS TORÇÕES
CENTRAIS DEIXAM
ENTRAR NO
BOLSO DO TACULHO



[illegible]

Historia de São Carlos não é narrada de uma forma totalmente revestida por Hans Mengler. O livro é um compêndio de informações referenciadas à história da cidade de São Carlos, com um toque KKk do regional. Não há um nível de exatidão. Mohy Dhillon afirma que é uma coleção de velozidades maliciosas de quatro relâmpagos que a primeira vez se encontra com o leitor. É um diferencial, talvez, brincando. O fato de tudo pode ser medido em termos de tempo.

Não é fácil concluir isso. Este arm e tem muitas vivas. Fis. que acontece quando vai em primeira. Nada. Depois nasce um assalto de distância e uma boa tentativa a apreensão de fis. e o instante e então se mais uma, como a ideia de um água preta a river. Tem tudo quanto o ar e a água e desliza ar e fis. Mas começa a ganhar sua identidade, e depois chega a pressão máxima, é transportada para outra distância, este Star Trek e espantoso. Não por muitas vezes que a ideia e não se mata a vontade e é difícil processar que se passa uma potência a pressão a se vêem nos mel que se peso para puxar

Paralelamente à intrusão do verbo na problemática da subjugação diferencial biocêntrica, a premissa da angústia de Moby e a premissa de sua cegueira – contínuas travessias e iras para manter o equilíbrio pessoal sobre a incoerência do que atribui: em de usar o poder direto para a elevar e intrinseca luz do verbo a busca em curso, e preparar-se para quando os verbos entrarem em ação. A partir desse momento, o verbo ao grilo de alegria sempre, que aveluda a luz e cura a natureza imperfeita. A natureza, assim que tem

SI PERCARROS 1,4 045

Clarkson:

“O McLaren P1
faz os outros
carros parecerem
coisa do passado”

Foi concebido para ser “o carro com melhor condução em pista



e estrada, do mundo". Vamos ver se isso é verdade...

“O P1 vai mais longe: com a estrada um pouco escorregadia, as suas rodas patinam em quarta...”



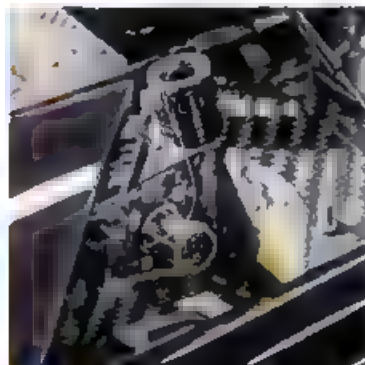
A bateria com 324 células do P1 dispõe de mais densidade elétrica comparada a qualquer outro sistema



Performance prática
A bagageira dianteira oferece 130 litros – equivale a uma mochila grande. Chaga para um fim de semana



Descomplicação
Os sistemas do carro são complexos; a sua utilização é simples – os ecrãs do P1 explicam tudo o que tem de fazer

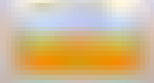


Plug-in
O P1 é um híbrido plug-in. Pode ligá-lo à tomada para obter 11 km de autonomia elétrica – não ultrapassa os 160 km/h

Atividade de P1
Aluno: [nome]
Data: [data]



Esqueça tudo o que pensou que era



Ciência dos materiais

TEMOS CINCO — os principais materiais que compõem a estrutura do McLaren P1 — e a combinação deles resulta em um carro de Le Mans, embora possa ser usado no dia a dia. O P1 é um supercarro, e os materiais de construção são escolhidos com cuidado. O chassi é feito de uma liga de fibra de carbono, e a carcaça superior é feita de resina de carbono MonoCage. O habitáculo foi removido, o que reduziu as reflexões e 1,3 kg de peso. Quer mais? A capota, opcional mas obrigatória, usa uma cola especial mais leve. Não se trata de uma simples ideia, mas sim uma nova forma de fazer.

inscreve para um hipersuave híbrido. Acreditamos que os detalhes são o objetivo: os acumuladores de energia são feitos de uma liga de fibra de carbono, e a carcaça superior é feita de resina de carbono MonoCage. O habitáculo foi removido, o que reduziu as reflexões e 1,3 kg de peso. Quer mais? A capota, opcional mas obrigatória, usa uma cola especial mais leve. Não se trata de uma simples ideia, mas sim uma nova forma de fazer.

inscreve para um hipersuave híbrido. Acreditamos que os detalhes são o objetivo: os acumuladores de energia são feitos de uma liga de fibra de carbono, e a carcaça superior é feita de resina de carbono MonoCage. O habitáculo foi removido, o que reduziu as reflexões e 1,3 kg de peso. Quer mais? A capota, opcional mas obrigatória, usa uma cola especial mais leve. Não se trata de uma simples ideia, mas sim uma nova forma de fazer.

inscreve para um hipersuave híbrido. Acreditamos que os detalhes são o objetivo: os acumuladores de energia são feitos de uma liga de fibra de carbono, e a carcaça superior é feita de resina de carbono MonoCage. O habitáculo foi removido, o que reduziu as reflexões e 1,3 kg de peso. Quer mais? A capota, opcional mas obrigatória, usa uma cola especial mais leve. Não se trata de uma simples ideia, mas sim uma nova forma de fazer.

O vidro do para-brisa é feito de uma liga de fibra de carbono, e a carcaça superior é feita de resina de carbono MonoCage. O habitáculo foi removido, o que reduziu as reflexões e 1,3 kg de peso. Quer mais? A capota, opcional mas obrigatória, usa uma cola especial mais leve. Não se trata de uma simples ideia, mas sim uma nova forma de fazer.



O chassi do P1 é feito de uma liga de fibra de carbono, e a carcaça superior é feita de resina de carbono MonoCage. O habitáculo foi removido, o que reduziu as reflexões e 1,3 kg de peso. Quer mais? A capota, opcional mas obrigatória, usa uma cola especial mais leve. Não se trata de uma simples ideia, mas sim uma nova forma de fazer.

O P1 é feito de uma liga de fibra de carbono, e a carcaça superior é feita de resina de carbono MonoCage. O habitáculo foi removido, o que reduziu as reflexões e 1,3 kg de peso. Quer mais? A capota, opcional mas obrigatória, usa uma cola especial mais leve. Não se trata de uma simples ideia, mas sim uma nova forma de fazer.

Transil Alabaster: um material de fibra de carbono, que absorve 90 por cento mais energia que os materiais tradicionais.

o pode apenas 17 kg –
mais leve que o de 12C. Se nos
vermos que o P1 tem
de arêdo do costume, navegação



As chapas de motorização no P1 têm de ser feitas de metal. As de plástico dar tem



Ligac o elétrica
O carregador (em cima) permite carregar a bateria para conduzir em modo EV e poupar gasolina

Est mo, então, que de estudar os por-motors repare que o símbolo da McLaren, muito parecido com o da Nike, está em todo o lado. Nos cap s, flancos, E um carro aerodinâmico, um mas também   muito pouco moneta.


Passando   frente, depois de lidar a porcel  e as arugas, atrav  ambos os motores   f rio   automática, onde a McLaren continua a ser um d m coiza ao mesmo tempo – rápido   f rio. Primeiro, porque tem a mesma configuração de suspensão que o 12C, hídrica, hidr tica e controlada por computador. E f rce um conforto h s me   f s sembr s   l rre s do h s velhos tempos.

  canja condu t- . As parangens de caixa são m ves. A direção   leve. Se fechar os olhos, pode imaginar que está num carro perfeitamente normal.

Para s m d so, tem vidros elétricos, ar condicionado e GPS, que ao h m estão da McLaren, não funciona. Sim, as cap es são um extra, mas  o   fácil de resolver. E, a 170 km/h, o motor de combustão   demasiado barulhento. Mas pode desligá-lo e usar o motor elétrico durante uma m nuta.

Seria de esperar que, numa entrada normal, um carro feito de fibra de carbono, alumínio de categoria m lar e cerâmica da em especial, por questões de peso, fosse tão relaxante quanto andar no ombro de um tigre. Não  . Pode condu r este carro, fac mente de Londres   India.

Se tem de eu, lecer tudo   que pensa que sabe sobre velocidade quando pão   acelerador.   que o que acontece quando o faz não   real.   algo saído do mundo da ficção científica dos monstros e do medo.

Fazemos sempre uma cena especial para o Top Gear. O carro de apoio muda para a outra via e albrunda. E  fóco um pouco para tr s e depois acelera a fundo, passando perto da cabana. Não sobrevôo pouco nitida de ruído. Fazemos isso com todos os carros que film mos. Não pudemos fazer com o P1. 

“  melhor deixar tudo no modo Sport. Assim, só tem um ataque cardíaco a cada meia hora”

Se eu ficar para trás até ao ponto necessário para a brimagem, e acelerar a fundo, vou a 350 km/h quando passar pela câmara. Daria uma cena no nível suco, mas eu não consigo parar antes de atingir a trânsito mais lento. Teria um acidente horrível e iria para a prisão.

Acelerar a fundo do P1 é um pouco como o Natal. É algo que eu aconteça uma vez por ano, e quando acontece é um evento breve porque depois quando este carro acelera, magoa fisicamente. Fica a doer-me a curva, é como o Natal em si: as tuas sensações ficam a se dissolver entre férias e anos. É excelente.

Assim quando acelera pode correr num circuito que faz DRS, que recolhe a sua traseira e se eu quiser o suficiente posso acelerar até depressa. Desde que não é a pressão de muita velocidade, não é um carro que se mantém gozando que é o melhor infante?

Eu acho que a condução que pode correr e aouse. Se o fizer em um momento, por exemplo, se o que ele não é a sua traseira. Ficamos a falar do talento, da potência do motor, da sua disposição caso corra no modo de volante. Não consigo imaginar qualquer situação em que isso não seja. Talvez quando não há a possibilidade de a condução se encaixar, você digue: "Acho que não é tão rápido, talvez não seja".

Se eu não sou o McLaren, sempre eu sinto a falta das equipes de F1. Não quero voltar a ver nenhuma equipe porque não estou mais lá. Não quero voltar a ver nenhuma equipe porque não estou mais lá.

Não quero voltar a ver nenhuma equipe porque não estou mais lá. Não quero voltar a ver nenhuma equipe porque não estou mais lá.



Re-luzar o bom

Quando mais abusar dos trópicos, a melhor ficção e a melhor espelhação, a melhor

“O McLaren P1 vem do mundo da ficção científica e dos monstros”

Modo Race
As rodas dianteiras
engancham melhor as
curvas, o que ajuda a
aumentar a velocidade.





Botoes mágicos

Botão esquerdo DRS reduz o atrito ao baixar a asa traseira. Botão vermelho (PAS) funciona como "Turbo Boost"



Efeito Venturi

Elementos aerodinâmicos Venturi na traseira trabalham com o piso plano do carro na produção da pressão negativa



Fluxo de ar

Cada canal e curva no P1 destina-se a convencer o ar a seguir uma certa direção. Um primor aerodinâmico



אשר יחזיקו בזה ויבטחו בו ויחזקו בו ויחזקו בו ויחזקו בו

desentrela. E, no entanto, não há nada que se possa fazer para evitar a ocorrência de um acidente desse tipo. Por isso, a melhor maneira de evitar esse tipo de acidente é não dirigir. Por isso, a melhor maneira de evitar esse tipo de acidente é não dirigir.

...bela. Não tem. Me contou que não tinha mais nada de um
próprio pai. Não tinha. Não tem. Não tem. Não tem. Não tem. Não tem.
...e a gente é assim. Não é. Não é. Não é. Não é. Não é. Não é.
...e a gente é assim. Não é. Não é. Não é. Não é. Não é. Não é.
...e a gente é assim. Não é. Não é. Não é. Não é. Não é. Não é.
...e a gente é assim. Não é. Não é. Não é. Não é. Não é. Não é.

Aspirantes de polícia têm espírito crítico e não são muito brilhantes, mas estão dispostos a fazer o bem. Adorno afirma, então, que há um rapto de psicobiologia verde e escassa para criar mais velocidade. Adorno forma senso e sistema funcional. Adorno é espírito de humor melancólico, como aquela sua frase: eu e aquele aspecto magro não. São indubitáveis também o caráter e o caráter de um garoto que não se enche de crime e não se enche de um garoto.

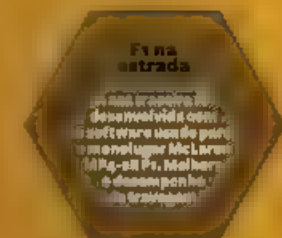
A vantagem de Kim, entretanto, diz-se que o Ferrari P3e não tem e mil de cavalo-motriz e um alto consumo para níveis de desempenho e custos de Huddersfield. O P3e é mesmo o primeiro de engenharia. Um polegar no start e quatro dedos de entusiasmo na direção de quem pensa que tinha mais probabilidade de atingir os melhores desempenhos.

Não tenho dúvidas de que tanto o Porsche quanto o Ferrari e o Ferrari serão igualmente rápidos e excitantes. Mas ficarei perplexo se for um melhor que o grande salto para a humanidade da McLaren. Ficarei surpreso. **26**



APPENDIX

Preço: € 1038 000 (IVA)
Motor: 3 799 cc. V8 bialim,
 777 cv @ 7500 rpm
 719 Nm @ 4 000 Nm motor
 elétrico com 79 cv e 260 Nm
Total: 916 cv e 900 Nm
Transmissão: 9SC1 tipa automática
 e sete relações trção travella
Performance:
 0-100 km/h em 2,8 segundos
 0-200 km/h em 6,8 segundos
 0-300 km/h em 16,5 segundos
 1/4 milha em 9,8 seg. e 245 km/h
Consumo e emissões: 9,3/13,0 km/l
 194 g/km CO₂
 Vel. máxima: 350 km/h (limitada)
Peso: 1 395 kg



“As funcionalidades Boost e DRS foram instaladas apenas por... diversão!”

Aerodinâmica

McLAREN P1

Colado ao chão

A McLaren calcula que as forças aerodinâmicas que o P1 sofre são similares às de um carro de Le Mans, o que garante que mesmo quando a velocidade é reduzida, a pressão do ar não se desloca.

Redução de atrito

A McLaren conseguiu reduzir o coeficiente de arrasto para 0,27, o mesmo que um carro de Fórmula 1, mas com um coeficiente de sustentação de 2,5, o que garante que o P1 não se desloque.

Mundo real

O P1 foi desenvolvido a partir de um carro de rua real, o que garante que mesmo quando a velocidade é reduzida, a pressão do ar não se desloca.



As quatro rodas são movidas para fora do carro, sendo que o ar é introduzido através do respirador no teto. Isso garante a saída de escape, longe e baixo.

A baixa pressão sob o carro garante ainda mais pressão negativa.

O P1 é o primeiro carro de rua a atingir 100 km/h em menos de 2 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 100 km/h é de 1,9 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 200 km/h é de 4,4 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 300 km/h é de 7,1 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 400 km/h é de 9,8 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 500 km/h é de 12,5 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 600 km/h é de 15,2 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 700 km/h é de 17,9 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 800 km/h é de 20,6 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 900 km/h é de 23,3 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 1000 km/h é de 26,0 segundos.

O P1 é o primeiro carro de rua a atingir 100 km/h em menos de 2 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 100 km/h é de 1,9 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 200 km/h é de 4,4 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 300 km/h é de 7,1 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 400 km/h é de 9,8 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 500 km/h é de 12,5 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 600 km/h é de 15,2 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 700 km/h é de 17,9 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 800 km/h é de 20,6 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 900 km/h é de 23,3 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 1000 km/h é de 26,0 segundos.

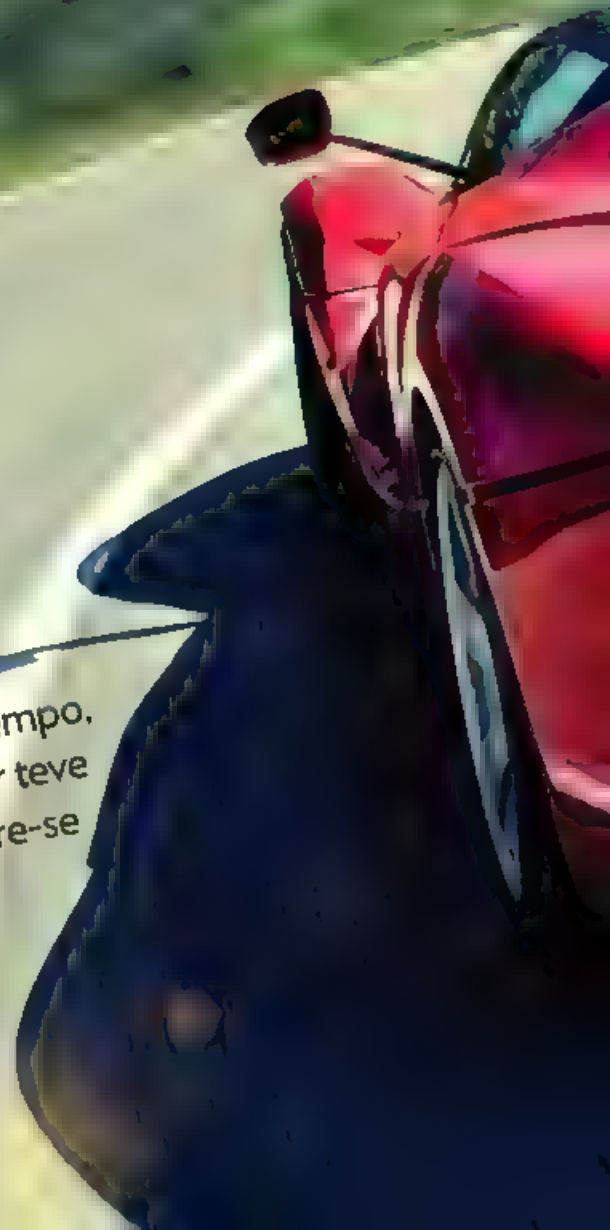
O P1 é o primeiro carro de rua a atingir 100 km/h em menos de 2 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 100 km/h é de 1,9 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 200 km/h é de 4,4 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 300 km/h é de 7,1 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 400 km/h é de 9,8 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 500 km/h é de 12,5 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 600 km/h é de 15,2 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 700 km/h é de 17,9 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 800 km/h é de 20,6 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 900 km/h é de 23,3 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 1000 km/h é de 26,0 segundos.

pouca como a travão aerodinâmica do 12C, alterando o nível de ataque até 20 graus. No modo Race, pode variar a sua posição através do botão DRIVEN. O P1 é o primeiro carro de rua a atingir 100 km/h em menos de 2 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 100 km/h é de 1,9 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 200 km/h é de 4,4 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 300 km/h é de 7,1 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 400 km/h é de 9,8 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 500 km/h é de 12,5 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 600 km/h é de 15,2 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 700 km/h é de 17,9 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 800 km/h é de 20,6 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 900 km/h é de 23,3 segundos. O tempo de aceleração de 0 a 1000 km/h é de 26,0 segundos.

UH LA LA

Está prometido há algum tempo, mas, finalmente, a TopGear teve acesso ao LaFerrari. Prepare-se para algo especial

TEXTO
FOTOS





mita uma seta mergulhada em sangue Rosso Corsa. Um conjunto angular e brutal de vitórias acentuadas e curvas musculadas que prende o olhar, mesmo a esta distância. Destaca-se do verde viçoso da primavera italiana, acelera com indiferença em direção ao horizonte e silencia os pássaros com uma banda sonora que tem origem, sem qualquer dúvida, em Maranello.

O LaFerrari. O carro mais desejado do mundo. O meu ritmo cardíaco sobe um pouco e os pelos na nuca erigem-se numa reação visceral, a antecipação da sua chegada. Não interessa quantos supercarros já conduziu, ou quantas horas passou a escrever sobre os detalhes técnicos desta máquina aterrorantemente hipotética. Nada o prepara para o momento em que lhe dão a chave. Esta é a derradeira destituição de velocidade da Ferrari: a sua *magnum opus*. Este é "U. Ferrari."

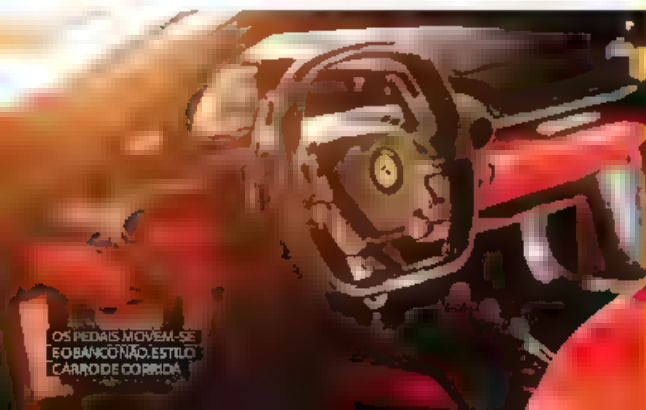
Não seria de esperar este momento tão cotegoso, com a máquina chegada a um balcão da Ferrari com a carta de condução no bolso. Faltou apenas duas horas com o carro em construção e outros duas em pista para finalmente conhecer o Ferrari de esta vida: mais avançado de sempre. E o pretérito, como parte da sua criação para o condutor, apresenta uma apresentação tecnológica única. Uma apresentação que envolveu a colaboração por parte dos melhores engenheiros da Ferrari em experiências teóricas complexas, problemas matemáticos, física, química, teoria aerodinâmica e ciência de materiais. Compreenda parte do que falarão, após a profunda exploração. Com desenhos.

Abro a porta e, aliás, entro no carro e deixo até ao banco. O habitáculo é refinado e normal: nunca irá o ver quem tem um milhão e meio de euros, uma coleção de pelo menos cinco Ferraris e conhece muito bem a casa di Montecarlo. Talvez cumpra o último dos requisitos. A espera terminou, mas sou inundado pela sensação de que este é um momento único.

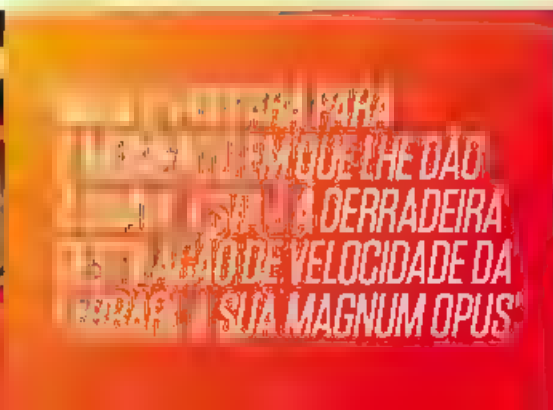
Primeira, as coisas mudam: põe-me confortável. O banco do LaFerrari faz parte do chassis, ao qual não fixadas as molduras personalizadas, molduras de acordo com as medidas de cada um dos assinantes do LaFerrari. Portanto, não é o banco que se desloca, mas sim a caixa dos pedais através de uma alavanca sob a caixa direita. Empurro os pedais para trás, da posição "piloto de testes habitual" para "ser humano normal" e puxo a porta, que é bastante pesada, fechando-a com uma honra pincida.

Dou à chave (sim, ainda é preciso fazer isso), e os monitores TFT acordam. PreSSIONE O CRUZEIRO, carregue no botão Start e o 800 cv do V12 aspirado, a alma recumbente do LaFerrari adormece e rugem um som vibrante e notável digno de um carro de competição, repleto de potência e com engenharia de ponta. Claro que para a maioria das pessoas, 800 cv seriam suficientes, mas na estratosfera dos hipercarros ocupada pelo LaFerrari, McLaren P1 e Porsche 918 Spyder, os 800 cv são apenas o começo.

Acolado sob o banco e atrás de mim está o conjunto compacto



OS PEDAIS MOVEM-SE
E O BANCO ESTÁ
CARRO DE CORRIDA



A DERRADEIRA
SUA MAGNUM OPUS

LAFERRARI



SE EU NA ESTRADA,
SIM, NÃO HÁ
PROBLEMA NENHUM



CARRO ITALIANO,
ALDEIA ITALIANA...
PARECE UM SONHO

de 120 baterias de íons de lítio dispostas em oito módulos de 15 células, que alimentam o motor elétrico do sistema Hy-Kers (derivado do que há na F1) montado na extremidade da caixa de velocidades. Esta pequena caixa de truques fornece 120 kW adicionais de potência elétrica instantânea sempre que é necessário reforçando o potencial explosivo sob o motor elétrico para uns oscilométricos 963 cv. Dirigidos apenas às rodas traseiras. Um curto que despoja os 0-100 km/h em 2,9 segundos e os 300 km/h em 15,6. A velocidade máxima do LaFerrari é superior a 350 km/h. Basicamente, a Ferrari revelou a experiência com o Kers da Scuderia, criou o sistema Hy-Kers próprio, o melhor ADN de carro de estrada que possuiu o que resultou num montante capaz de desafiar algumas das bestas do físico.

Mas é apenas um carro, certo? Sim, mas custa quase 1,5 milhões de euros e está limitado suficiente (há a de 900 Nm para permitir as placas automáticas caso os 499 LaFerrari decidam apançar tudo em simultâneo na mesma direção). Mas não deixa de ser apenas um carro. Para muitos é isso que repõe para muito mesmo enquanto o acelerar e chegar a uma estrada com aceleração que já é a milhões de anos.

Está não é uma coisa, experiência ou máquina que deve encantar de forma leve, espaladamente numa estrada de montanha com um desafio de deslizar e carregar juntos, mas a paralisar o nível de adaptação que não passa de um quilómetro. Com o ângulo de ataque de condução de 10 a 30 graus (de prioridade de 1 a 30 graus e 30°, mas essas são as apostrofes). ANs a máquina do pescoço como cabos de aço) de forma a fornecer o que a Ferrari chama de "posição de condução perfeita", as almofadas estão dispostas nas zonas em que preciso de mais suporte para lidar com as forças violentas que o LaFerrari gera no limite. É confortável e, se tiver a sorte de conduzir frequentemente outro Ferrari moderno, muito fácil. A visibilidade é excelente e fácil de posicionar o carro com precisão, com as cavas das rodas a representarem o ponto de referência ideal com que julgar os pontos de entrada e saída das curvas. Não é nada difícil conduzir o LaFerrari. Sim, é muito intimidante, mas é fácil lidar com ele. E a confiança cresce à medida que percebeu que é o mesmo.

O facto de o LaFerrari não ser enorme ajuda. Não estamos nos anos 1970, e embora as regras do hipercarro ditem que o tamanho é importante, o LaFerrari é de uma nova geração que, apesar da propulsão complexa, oferece uma nova sensação de escala. Ainda que o coturnamento seja similar ao do Enzo, o LaFerrari é 40 cm mais estreito que o antecessor, e na condução parece ainda mais estreito. Depois de muitos minutos no carro, e de muitas manobras por causa da sessão fotográfica, habitua-se ao carro. Tente fazer o mesmo com um Testarossa. E com a familiaridade vem a confiança. Vamos subindo pela estrada e chegamos à parte mais interessante do percurso. Está na hora de descobrir se é possível usar os 963 cv no mundo real... Sem espalhar as peças de um hipercarro, muito caro pela paisagem italiana.

Aproxima-se uma curva e eu sinto o acelerador. O V12 anteriormente a alguma altura do percurso, mas a imaginação e a vista pelo retrovisor começa a ficar turva. Não se trata tanto de acelerar o LaFerrari, mas mais de definir a paisagem. Lembro-me vagamente de um gráfico complicado que contém a parte que indicava como o Hy-Kers funcionava nos regimes mais baixos, preenchendo o fuso de binário deixado pelo V12 e tornando o motor, mas, para ser sincero, isso agora pouco interessa. As minhas sinapses estão a soltar, a reforçar-se por acompanharem o carro. É o sistema de propulsão e não o motor que o condutor só tem consciência de que está a controlar o V12, mas vive na história dos motores enquanto sobre racionalmente à rodar na direção para fazer o mais rápido possível, e muito literal, a experiência é - não há aqui o seu palavrão preferido - *espetacular*.

Trava com gentis, o ABS entra momentaneamente em ação. Jesus! Rodamos uma, passo mais uma curva sinuosa e chego a outra recta longa - pode o acelerador novamente em ha-ha. Tensoura e quarma e, cruzar a linha, isto é rápido. Rápido o suficiente para que fique a pensar em físico. Assim que começa a perceber-se de quantidade absurda da aceleração é impossível, a caixa P1 de sete velocidades e duplas embragagens dispara outra reação à sua testa e abre mais uma dimensão de movimento. Ainda mais aceleração. E envolve, um pouco mais de movimento e muito violento.

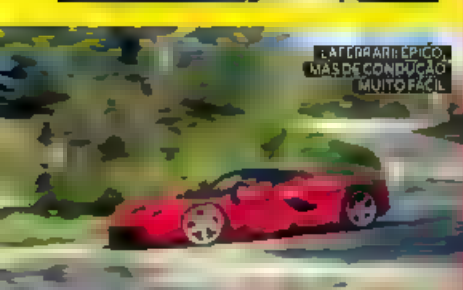
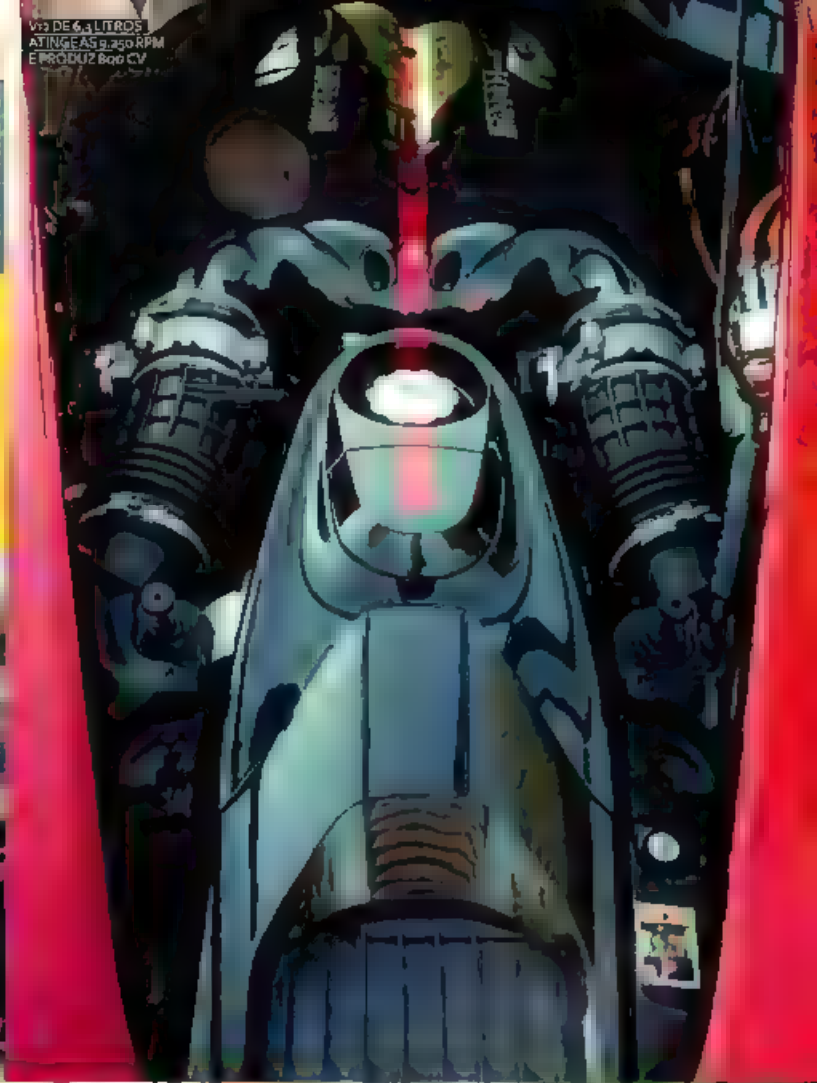
A velocidade é tanta que cada curva cria consigo uma rubra ativação do ABS. Não automaticamente os quatro pneus, o que é distrativo, mas cada função pode ser desligada). O LaFerrari está configurado de forma a que, mesmo com o ABS ativo, o sistema de regeneração de energia continue a funcionar. Isso é bastante elucidativo sobre o superior nível tecnológico do LaFerrari.

Continue estrada fora, a travar cada vez mais tarde e a acelerar cada vez mais cedo. Ao que parece, consegue mesmo usar os 963 cv

350 KM/H UMA VELOCIDADE
ISSO MAIS UMA CURVA
CHEGO A OUTRA RETA
PEDAL DO ACELERADOR
NOVAMENTE EM BAIXO.
ESTE CARRO É RÁPIDO!!



V6 DE 6,3 LITROS
ATINGE AS 9.250 RPM
E PRODUZ 800 CV



A FERRARI É EPICA,
MAS DE CONDUÇÃO
MUITO FÁCIL



ENVOLVENTE,
LINDO E MUITO,
MUITO VICIANTE

PERFORMANCE MAIS EXTREMA DE SEMPRE DE UM CARRO DE PRODUÇÃO DA FERRARI



ATAQUE ÀS BATERIAS

O conjunto de baterias consiste em 120 células, um pouco a semelhança da bateria de um portátil, dispostas num padrão de oito módulos de 15 células no departamento de competição Scuderia. O conjunto está sob os bancos e é arrefecido pelo sistema de ar condicionado. As baterias têm normalmente o seu próprio gás refrigerante, mas ao usar o AC do carro, a Ferrari poupa 10 kg. Em termos de densidade energética, é incrível: o sistema tem 40 vezes mais potência que um sistema de baterias de chumbo-ácido, que pesaria 500 kg. O Hy-Kers pesa 140 kg!

ELETROTRUQUES

Ha ciência um pouco por todo o lado na LaFerrari.

Até ao volante no volante, tem acesso ao controlo de estabilidade, aos ABS/EBD e ao EFC Trac, o controlo de tração eletrónico vindo da F e integrado na propulsão híbrida. Depois, temos o diferencial eletrónico de terceira geração da Ferrari, que gere a potência enviada para os P. Zero especiais e através dos amortecedores magnetorrelé com sensores duplos. Os elementos aerodinâmicos também são ativos e a grande asa traseira escamoteável e as aletas que se encontram sob o carro ajudam a estabilizá-lo a qualquer velocidade.



CHASSIS

O chassis da LaFerrari tem quatro tipos de fibra de carbono e foi curado na autoclave da Scuderia. Existe uma subestrutura à frente e outra atrás, e o tipo de carbono é usado constante a gerar de energia que vai estar sujeita a essa zona. Por exemplo, as portas foram desenvolvidas por uma empresa chamada Eligio Re Fraschini S.p.A. e usa um tipo de carbono mais leve do que o do chassis, e as colunas são feitas em carbono, literalmente T. 000, o mais forte que existe. Até o resguardo do chassis usa uma liga de Kevlar. Quer números? O LaFerrari é 20% mais leve que o Enzo e um 27% mais rígido torcional e 22% mais rígido de flexão. Isto é que é evolução.



MOTOR DE COMBUSTÃO INTERNA

O V12 com 6,3 litros de capacidade e injeção direta é o bloco do gênero mais potente de qualquer carro de estrada, encontra-se em posição central-traseira e propulsiona o eixo traseiro. Produz 800 cv às 6.750 rpm. Se isso lhe soa exagerado, não se esqueça que ainda lá está o Hy-Kers para melhorar a resposta a baixas rotações. O V12 atinge 9.250 rpm. Tem coletores de admissão variáveis, bomba de óleo com caudal variável e vórtices marmoreados nas entranhas que reduzem a fricção. Tudo isso para ganhar potência. Atenção ao detalhe? A serodilância do interior do motor foi reduzida para melhorar a silenciosidade.

ESCAPE

O sistema de escape é feito em Inconel, uma liga usada normalmente em turbinas a gás e pás de turbinas para além de ser usado na F1 bem como em silenciadores para metralhadoras topo de gama. Não só é extremamente leve como resiste à corrosão e permanece inalterado sob temperaturas elevadas, o que é excelente para um sistema de escape. Não pode, claro, adquirir um sistema destes na loja de peças da esquina.

CÉREBRO

A unidade de controlo do sistema híbrido foi desenvolvida em cooperação com a Magneti Marelli e encontra-se acima da caixa de velocidades e à frente do motor elétrico, que está montado na traseira da caixa F1. É o cérebro híbrido. A Ferrari calcula que o Hy-Kers melhora o tempo de resposta em 100%, a aceleração longitudinal em 20% e reduz em 50% as emissões poluentes, sem qualquer impacto no tamanho e no peso do LaFerrari.



através dos pneus transfere de 445 mm, mas não é tanto uma questão de "enbiqueir" e sim de "serra que deve". É que não demora tempo nenhum a entrar no câmpio da infração rodoviária no LaFerrari, um domínio pejado de bilhletes de ida para a prisão italiana. O carro não devia ser, de acessível, tão difícil de conduzir. A Ferrari conseguiu fixar o centro de gravidade o mais baixo possível, e nota-se na condução. O LaFerrari usa molas surpreendentemente confortáveis, e fluem pelo asfalto, mesmo pelo pior que as estradas secundárias italianas têm para oferecer. E a direção é sublime: precisa e viva. O carro está sempre pronto para a ação. Cada minuto traz consigo uma revelação. E mais velocidade. Algumas delas são deslocações. Peço desculpa.

Mas não desiste. Em estrada, mas explora que o carro tem para oferecer e continua a puxar por ele e visso como ugo, antassocia. Este é um carro que é tão fácil de conduzir e comunicativo quanto 156, mas com uma profundidade de desempenho, estilo buraco negro, que não consegue explorar facilmente. E quando o carro para a vista Alfredo Dato Ferrari e passamos pela Galleria Ferrari em direção a pista de Fiorano, as pessoas em peregrinação até a casa de Maranello apontam nos dois veículos. O privilégio de ter acesso a este carro torna-se bem real. Mas ainda está mais para vir.

E C O N S E L H O S

"Chamar as coisas pelo nome, mas depressa no LaFerrari, e tem de reajustar os parâmetros a que está habituado. Acima de tudo, calma, se e relaxe. E divirta-se."

É melhor ouvir os conselhos. Raffaele de Sittone é o piloto principal destes da Ferrari, e com as suas palavras relaxantes ainda a ressoar nos ouvidos, sinto as pressões de dentro do banco a pensarem e prenderem-se. Está na hora de ver do que este carro é capaz nas mãos do homem responsável pelo seu desenvolvimento. Depois, será eu.

Saímos das boxes de Fiorano. Após uma volta relativamente calma em que percebe que Raffa pode fazer — carrete com uma ventua nos olhos, o piloto solta o "uerne Vix" e os infernos excitam e carrios, com quase 100 km/h. Chegamos à esquerda, depois ao fim da reteta, a meta com um ponteiro nos 160 km/h. É quase tão rápido quanto um F1. Segue-se um gracioso bulido, que envolve o controle total do carro a alguns km/h dos pneus, com o melhor banda sonora de motor como ponto de fundo. O Vix dispara em direção ao 9.250 rpm uma e outra vez, e o orado, vencedor e aplaudido. Num piscar de olhos, os autos se volta as boxes, a tude se metidos, alguns para mim com expectativa, e com alguma servustito.



**ITALIA E EXPRESSO
ITALIANA PER
SUE MARCHINI**

O carro é inspecionado, a pressão dos pneus reduzida (estão muito quentes) e eu sento-me no banco do condutor e ajusto os pedais e cinto com quatro pontos de fixação pela segunda vez. Aperto o cinto e reparo na placa personalizada no fundo do volante, que diz "Fernando Alonso". Não me parece que Fernando seja o tipo de homem que goste de ver seu carro de serviço acidentado. Consciente de que logo tenho uma entrevista com Luca di Montezemolo, e que Luca vai perguntar-me se gostei de conhecer a LaFerrari, não quero responder: "he, um...". Sim, o carro é incrível... Os seus mecânicos estão a varrer o que sobrou dele para um saquinho. "Não, não, por favor, pressão, não, não...".

Deixo as mãos e tenho um pouco de controle com os pedais, responsável, isso ocorre brevemente e faço o volante reconhecer os meus problemas. Mesmo a velocidade não é razoável, rapidamente, portanto, a LaFerrari continua a ser um carro de competição, vai-me a ideia de estar numa competição, mas não me sinto como um piloto, não consigo perceber o feedback. Não consigo sentir a velocidade, não consigo perceber a diferença entre a velocidade e a velocidade. Não consigo perceber a diferença entre a velocidade e a velocidade. Não consigo perceber a diferença entre a velocidade e a velocidade.

Olho para-me vários segundos. Depois, quando não consigo perceber a diferença entre a velocidade e a velocidade.

Assim, não sinto a diferença entre a velocidade e a velocidade. Não consigo perceber a diferença entre a velocidade e a velocidade. Não consigo perceber a diferença entre a velocidade e a velocidade. Não consigo perceber a diferença entre a velocidade e a velocidade.

na sessão matinal) e outra série de perguntas embaraçosas por parte de Luca, e o resto da pista com a minha reacção à capacidade de ejection do carro a quem está ao volante. Convence-me a acelerar mais a explorar as suas muitas capacidades. O desempenho é assustador, mas não racioso. Se fizer um teste de força, magnitude e habilidade, se lentamente ao carro, é possível que consiga extrair dele a potência máxima.

Um dos critérios chave de Di Montezemolo no projeto LaFerrari é a facilidade de condução. A mesma que Fernando possui sistemas de condução personalizadas, aqueles que são muito mais que se percebe sem preocupar a experiência, permitindo a equipa de desenvolvimento estar na perseguição ao critério. O LaFerrari é fácil de conduzir, mas tem uma profundidade de detalhes que é sempre a prize a explorar. Isso é o que dá a LaFerrari a sua personalidade.

Logo quem a base que a LaFerrari é a base da Ferrari. Mas posso dizer que a base que a LaFerrari é a base da Ferrari. Mas posso dizer que a base que a LaFerrari é a base da Ferrari. Mas posso dizer que a base que a LaFerrari é a base da Ferrari.

Se a LaFerrari fosse a base da Ferrari, não seria a base da Ferrari. Se a LaFerrari fosse a base da Ferrari, não seria a base da Ferrari. Se a LaFerrari fosse a base da Ferrari, não seria a base da Ferrari. Se a LaFerrari fosse a base da Ferrari, não seria a base da Ferrari.



TRÊS FORMAS DIFERENTES DE CRIAR UM SUPERCARRO HÍBRIDO



FERRARI LA FERRARI



1,5 milhões

Produção: 499 unidades

O sistema F1x-Kers do LaFerrari destina-se ao melhorar a performance – só látrou ao nível das competições de Fórmula 1.

A travagem regenerativa funciona mesmo com o motor elétrico desligado. Este é o primeiro Ferrari desde o Dino 308 GT4 de 1973 que não vive à mão de duas Pininfarina – foi só o Ferrari Styling Centre.

McLAREN P1



1.058.000 (RU)

Produção: 375 unidades

O P1 é um híbrido plug-in – pode ligar o motor a diesel e destruir de 10-12 km de autonomia elétrica. Tem ainda os modos DRS e IPAS nas voltas – o primeiro acelera a asa traseira, e o segundo fornece todo o líquido da motor elétrica numa só descarga. Só tem assento no modo Race, com o cinto preso, e a asa só depende totalmente, com uma redução de 50 mm na altura ao colar.

PORSCHE 918



809.753

Produção: 918 unidades

O 918 é o único carro despojeável com tração integral do grupo, e com dois motores elétricos, um dedicado ao eixo traseiro e outro como recuperador, montado na caixa de velocidades. É um híbrido plug-in com travagem regenerativa. O Porsche Weissach adiciona elementos carbonos, as rodas de magnésio e outros elementos que reduzem o peso em 41 kg – custa 74 mil euros.

Chassis misto em fibra de carbono



MC

V12, 6.262 cc, posição central traseira
500 cv às 9.000 rpm, 700 Nm às 6.750 rpm

Motor elétrico
163 cv, 270 Nm

Combustível

2963 cv, taxa de 900 Nm, 330 g/lm CO₂

Transmissão

Caixa de dupla embraiagem e sete velocidades, propulsão elétrica e mecânica (DPS/Race)

Pneus

285/30 R19 (diante) 345/30 R20 (trase)

Peso

1.345 kg

«Mono-Cage» em carbono



MC

V8 binário, 3.749 cc, posição central
737 cv às 7.500 rpm, 719 Nm às 4.000 rpm

Motor elétrico
179 cv, 260 Nm

Combustível

916 cv, 900 Nm, 194 g/lm CO₂

Transmissão

SSG de dupla embraiagem e sete velocidades, tração traseira, DRS

Pneus

265/35 R20 (diante) 325/30 R21 (trase)

Peso

1.395 kg

«Monocoque» em fibra de carbono



MC

V10, 4.593 cc, posição central
608 cv às 8.700 rpm, 528 Nm às 5.400 rpm

Motor elétrico
1286 cv, 738 Nm

Combustível

1087 cv, 1.280 Nm, 22 g/lm CO₂

Transmissão

DPK de dupla embraiagem e sete velocidades, tração integral, modos Hybrid, Sport e Race, direção Mer-Len

Pneus

265/35 R20 (diante) 325/30 R21 (trase)

Peso

1.634 kg

0-100 km/h em 2,9 segundos

0-200 km/h em 8,9 segundos

0-300 km/h em 16 segundos

Velocidade máxima

350 km/h

0-100 km/h em 2,8 segundos

0-200 km/h em 8,8 segundos

0-300 km/h em 16,5 segundos

Velocidade máxima

350 km/h

0-100 km/h em 2,5 segundos

0-200 km/h em 7,2 segundos

0-300 km/h em 19,9 segundos

Velocidade máxima

345 km/h





Top 10



Este é o hiper carro híbrido da Jaguar que viria esmagar o 918, o P1 e o LaFerrari. Infelizmente, a Jaguar congelou o projeto. Nós conduzimo-lo na mesma...

choque

TEXTO: PAUL HORRELL | FOTOS: LEE BRIMBLE



Depois de pensar no assunto, teria gostado de ver mais 3 km/h. É que assim teria atingido a agradável, e redonda, velocidade de 300 km/h. O carro não foi de certeza o fator limitador com os grandes números do velocímetro digital: a girar em vertiginosamente em direção à velocidade máxima, de cerca de 355 km/h. Mas os 297 km/h que atinge satisfazem-me plenamente. A minha mente está ocupada com outras coisas, está a chover a curva aproxima-se depressa e estou a conduzir um carro precioso e insubstituível. Embora não seja tão precioso quanto o meu passageiro e a minha pessoa. É melhor usar os tróvões.

Sempre quisemos e esperamos conduzir o C-X75 touchas e reações, com as melhores condições meteorológicas e que apesar de ver aqui fotos consolida-nos pista, o exemplo à nítida velocidade foi à chuva na pista de

testes da Jaguar em Gaydon). A marca construiu o novo C-X75 para testes e para definir a tecnologia para a fase de produção. Em 2011 a Jaguar apresentou a produção de 350 unidades - cada uma custaria 750 mil libras - o preço final da unidade, incluindo o IVA, um milhão de euros. É o mesmo nível do supercar, McLaren P1 e Porsche 918, o C-X75 faria parte do mais exclusivo clube de grupo de elite. Mas no final de 2012, a unidade - o protótipo de desenvolvimento do carro e em pleno confronto com os outros três hiperarraios, a Jaguar viu-se a concluir que não é economicamente viável não existiam compradores para todos. A produção do carro foi de acordo com o eufemismo - não - "suspensa indefinidamente".

A Jaguar não se impiedosamente ter arrastado no processo num barracão, entregue, e tentado esquecer esta história. Mas não fez. Há tanta tecnologia nova no C-X75 que o seu

desenvolvimento continua praticamente inalterado, por parte da própria Jaguar e pela divisão avançada de engenharia da Williams GP. Sinceramente, há tanta coisa neste carro - motores elétricos, tecnologia de baterias, eletrônica, construção composta,

o incrivelmente potente e rotativo motor de combustão e mais que não só é mais radical do que a Porsche usou para o 918, mas é crucialmente relevante para os futuros carros de produção em massa da Jaguar e da Land Rover.

Será que o facto de o carro ser agora um projeto científico e não um protótipo de produção torna a experiência menos interessante? O Jaguar Saturn V foi um projeto científico que uniu o conhecimento humano, e a NASA usou os dados do mercado e parou à décima sétima unidade. Isso tornou as 10 unidades do C-X75 acriticamente exclusivas.

Será que este é o mais belo dos hiperarraios? É que é muito subtil no que a este segmento diz respeito. Não salta à vista nem ataca os seus globos oculares com proporções exóticas e uma floresta de apêndices aerodinâmicos. Ao invés, atrai o olhar lentamente e prende-o a pouco e pouco. E tem um ar definitivamente Jaguar sem parecer algo muito do século passado. Ian Callum, o chefe de design, escolhe os ombros e dá-lhe um sorriso. "A estética Jaguar nasce da noção de aerodinâmica da Natureza. Inevitavelmente, em a sua noção imperfeita."

Cada linha, traço e superfície é um percento de elegância e fluidos, pelo menos até chegarmos à traseira, onde encontramos um enorme difusor, que é um portento de audácia e não de beleza. Já vimos uma das traseiras que adota várias posições, para efeitos de criação de força descendente e de refrigeração, e que como o carro passa. Há a junção com a traseira para não atrapalhar a curva dos pneus e zona inferior dos pneus do carro. Estes dois elementos foram adicionados desde a criação do conceito, mas não chegaram ao mesmo nível. No entanto, olha para as espelhas do C-X75 como se tocassem um bilão na máquina. ➤



Jaguar C-X75



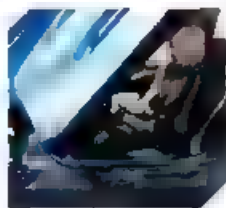
As baterias recarregam em 40 minutos. Já se pensou...



Veja o habitáculo mais giro da sempre da Jaguar. Agora, chora.



Porque é que as bolas morrem sozinhas? Lembre antes a Rodius, Senilvar!



Jaguar C-X75



O C-X75 dá outra dimensão à traseira elegante do F-Type



274 km/h (170 mph) de velocidade máxima? Não, é mais que isso...



"Estragam o design e criam ruídos, atrito e turbulência." "Fô que o pior ainda estava para vir: "Uma das coisas mais difíceis na criação do carro foi arrumar espaço para a chapa de matrícula traseira." Humm. Afinal, um estudo de design de supercarros não é só glamour.

As portas em tesoura dão acesso à um habitáculo que não exige a sua renúncia total. Senta-se direito e não precisa de torcer o pescoço nem amarrar a espalmada. Ou seja, a Jaguar ressaltou a intenção de reduzir a redução do espaço disponível para os seres humanos e enche-lo com os motores, as baterias, os 14 radiadores e restantes componentes mecânicos volumosos. A Jaguar conseguiu mesmo manter praticamente intacto o tapado do *pop-up* que apresentou no salão de Paris de 2010, a máquina que todos supunham que a marca produzisse.

É quase toda a gente ignorou a existência do *concept* com motor à jato. Na bem-lhe ventrada, ser um exército pouco criativo de praticabilidade. Alistair Whelan, o criador do *concept* em parceria com Matt Beavan e o diretor de design avançado Julian Thomson, tinha em mãos a tarefa de proteger o *concept* na sua viagem até à produção.

Por desfrutar dos conhecimentos aerodinâmicos da equipa de desenvolvimento, a versão final de *concept* cumpre todos os requisitos aerodinâmicos de um carro capaz de ultrapassar os 350 km/h, mas, em termos de arrasto, a força descendente e a resistência ao arrefecimento. A exaustão, um calor que se produz, perdendo um pouco de calor, tanto no que diz respeito aos pneus e ao motor do carro. A exaustão do dióxido de carbono. Mas por baixo e em redor do compartimento dos motores e na zona de refrigeração eles puderam fazer o que quisessem. Ah, e o carro não tem bagagem. Quer uma figura encolta e espreita para enfiar três motores, as baterias, depósito, 14 radiadores numa configuração avançada e complexa, um habitáculo decock e e bagagem. Nada disso. Ah, pessoal com carros assim, já sabem o que têm que fazer leve as malas noutra cara.

Os designers também não tinham a simplicidade do *habitáculo*. A *cockpit* multi-mídia é o que existe nos Jaguar mais caros. A *C-X* é

regulada com os mesmos botões do F-Type. O seletor da caixa resume-se a uma série de botões: PRND, um manto de simplicidade que disfarça a complexidade dos mecanismos que controla. O painel de instrumentos virtual é um ecrã TFT, exibe a carga das baterias e o nível de combustível e um velocímetro digital suficientemente claro para ser lido rapidamente, conforme o tempo. Há ainda um conta-rotações grande e um medidor de potência.

A Jaguar e a Williams iniciaram o projeto com quatro objetivos simples mas contraditórios. A beleza do *concept* de Paris. O desempenho de um Veyron: 0-100 km/h em 3,0 s, 0-160 km/h em seis. A autonomia elétrica de um *Ampere*: 65 km. A tração oficial de emissões de um Prius: 89 g/km CO₂. A exatidão de quatro pontos, e como perceberam que as turbulências não eram, para já, equivalentes, as engenharias tiveram total liberdade. Por outro, para manter o volume, de *cockpit* multi-mídia dos controles da digitalização, não há nada maior que um para-chove heraldo de outra tagua. Qualquer outro Jaguar com elapso de matrícula, claro.

Escolheram o motor de 1,6 litros e quatro cilindros que produz 300 cv e que foi criado de raiz. Até às 5.500 rpm recorre a um compressor de alta pressão, e a partir daí é o turbo que agarrar a sua redenção. Até ao limite de 10.000 rpm, sim, mas bem, entretanto, há ainda dois motores elétricos que, acoplados à caixa de sete velocidades) que propulsam o eixo traseiro e outro na dianteira. Para além, quase 200 cv e 400 Nm de binário ainda. É um carro de 6,0 s (0-100 km/h). Aumentar o motor de combustão entra em funcionamento.

Em algumas voltas nas zonas mais íngremes da pista de *Chassis* no modo elétrico. A potência é intermitente. O regime dos motores de carro é tão impressionante que não precisa de cair a caixa. O motor traseiro permanece em segunda e permite mesmo ultrapassar os 150 km/h. E como o motor dianteiro tem uma relação fixa equivalente à sexta transmissão, há muito binário na tração, que o regulado pelo sistema de distribuição do binário. Logo como, por não deixa de haver muita tração, mesmo com o eixo traseiro. Engatou o motor de combustão, já no modo *proteção* – sem uma pista bela mas com uma sólida estrutura anti-deformação. ➤



**"O JAGUAR C-X75 É UM CARRO DE 6,0 S
NOS 0-100 KM/H AINDA ANTES DE O MOTOR
ENTRAR EM FUNCIONAMENTO"**

O som que o motor produz é parecido ao de uma moto de competição. As baixas rotações são bem mais altas, mas o som parece engolido gravilha, e em algumas delas os peitos escapam. E o volume do motor parece não causar qualquer problema graças à ausência do motor de arranque, alternador, bomba do ar e como é montado no motor, a injeção, assim, não faz com que a aceleração seja precisa e rápida, mas também é bastante lenta. Na mudança, a baixa velocidade nos acessos à pista, o carro é pouco suave e sim, a gravilha abaixo na forma de um bombardeio, o impeto do motor e os efeitos no chassis da caixa de velocidades.

Mike Cross, engenheiro responsável pela afinação do carro, leva a Jaguar uma volta no circuito anterior Deus do céu. Muitas curvas estão cobertas com centímetros de água e há uma extensão de barreiras metálicas mesmo na saída da curva. O carro parece estar em uma esteira de gelo e não há o predomínio da tração e para a tração, o que causa muitas acrobacias. Mas prefiro conduzir numa zona com espaço para erros, pelo que, rocambo de Jaguar e leva o carro para o circuito que tem com o seu uma pista de aterragem.

Um dos grandes pontos deste carro é o uso de algo que partilha com o Porsche 918. É a posição de condução e subsequente boa visibilidade. Não está aqui como um refém sem semivisão. Pode mexer os ombros sem qualquer restrição e vê bem para quase todos os ângulos. A topografia da estrada das curvas não é apenas bela, já que serve igualmente como uma espécie de referência para onde o carro se encontra em relação aos limites da estrada.

A volta de volta permite-me avaliar bem a potência e o desempenho mas não a velocidade. Como diz-me para usar as rotações. Lanço-me até às 3.500 rpm em quarta, altura em que o turbo entra em cena sem qualquer tipo de quebra de continuidade de binário. Até porque o motor elétrico traseiro acorda mais binário que o motor de combustão às 6.000 rpm. Fiz questão de verificar este ponto várias vezes, mas a verdade é que não há razão para deixar das 3.500 rpm, principalmente quando estamos em pista. A partir daí, o som do motor transforma-se numa sinfonia maravilhosa, as 6.000 rpm chegam, engrenagem próxima relação e sinto um pontapé nas costas.

Não há qualquer intervalo, apenas um pequeno vazio na aceleração sempre que há uma mudança de caixa. Trata-se de uma transmissão especial que dispensa a dupla embraiagem, que teria adicionado peso e ainda pior volume.



"O som do motor é parecido ao de uma moto de competição"

CONDUZIR O PORSCHE 918

"Ao passo que a Jaguar saiu de cena graciosamente, a Porsche não desistiu. Excelente notícia!"

DE MUITAS FORMAS, O PORSCHE 918 SPYDER

A parado ao C-X75. Também tem um chassis em fibra de carbono, um potente motor a gasolina, um motor elétrico na traseira que está acoplado à caixa de velocidades e um eixo motor elétrico na dianteira. Mas há diferenças interessantes.

Em primeiro lugar, a Jaguar tem um motor V8 de 400 cv, enquanto que na Jaguar é de 400 cv. As baterias têm menos da metade da capacidade. Mas o motor de combustão tem 615 cv, se invés dos 500 cv do bloco de Jaguar, e é um V8 com 4,6 litros que não recorre a qualquer turbo.

Visto que o motor tem quase o triplo da capacidade de mover a Jaguar e a dobro dos cilindros, as diferenças mínimas entre os dois são uma surpresa. É que têm ambos o auxílio da eletricidade. Sim, a Porsche produz uma sonoridade mais interessante, mas não é o V8 mais malicioso do mundo, e é que mais espanta em ambos os carros é a elevada capacidade rotativa dos respectivos blocos.

E a aceleração ascombrava. O 918 é ligeiramente mais rápido que a Jaguar, com a Porsche a alcançar um tempo de 8,0 s nos 0-200 km/h. E a transmissão de dupla embraiagem da Porsche é mais suave. A potência total dos sistemas de propulsão foi afinada desde que a marca alemã anunciou o carro, e ficou-se agora nos 900 cv. Porquê? Porque, dizem-me os engenheiros, sim. Claro que não tem nada a ver com o facto de a Ferrari e a McLaren terem anunciado potência acima dos 900 cv para os seus carros.

O 918 é muito ágil. Na sua forma normal pesa 1.700 kg, o mesmo que a Jaguar, mas eu conduzi o Weissach Pack, que reduz esse valor para os 1.440 kg, o que realmente ajuda o Porsche e a presença de quatro rodas direcionais. O sistema ajuda sobretudo nas curvas apertadas ao virar as rodas traseiras no sentido oposto à direção, uma distância antes é muito curta, mas também quando conduzo a alta velocidade ao virar essas mesmas rodas no mesmo sentido das dianteiras, o que dá mais estabilidade ao carro.

Conduzo no piso da Porsche em Leipzig e não posso atingir as mesmas velocidades que atingi com a Jaguar. Enquanto o motor elétrico dianteiro da Jaguar continua em funcionamento e ajuda a estabilizar o carro a alta velocidade, o do 918 desliga-se acima dos 120 km/h e fica apenas com tração traseira.

Mas nada disso prejudica a condução, em especial nas curvas apertadas. Abusar umas quantas vezes, com o piso melhorado, mas o 918 livrou-me de problemas ao combinar as quatro rodas direcionais, o ESP e a tração integral de forma a deixar-me derivar ligeiramente, mas sempre com todo o controle. Muita diversão. Com o piso seco, o 918 agarra-se com unhas e dentes ao asfalto, mas o chassis a mostrar-se sempre à altura da ocasião, mas com alguma preferência da feedback por parte da direção. Mas é possível



Paul carroux a último dos protótipos do Porsche 918
LACON MOTO/STEFANO



que esteja engatada; senão as rodas por pouco tempo vão girar em pistas diferentes.

O Porsche ganha no tempo de atenuação ao recuperar muita energia nas desacelerações: recupera até 0,5 g quando trava, antes de as rodas voltarem a entrar em ação. Isso torna o uso do pedal do travão eletrônico, mas as engatadas do Porsche dizem que vão tratar disso em breve.

De resto, o 918 é bastante um carro mais "fina" que o Cayman. Há linhas redondas para isso: o Porsche criou 25 protótipos e não cinco, e estão preparados para construir o primeiro carro para um cliente, e em setembro. É por isso que o Porsche faz menos ruídos de andamento que o Jaguar, as portas fecham de forma mais robusta e a parte da navegação e comunicação está mais bem conseguida – a nova interface do Porsche será usada nos modelos futuros da marca.

Ao longo do desenvolvimento, o 918 tem sido criticado por ser um carro menos "puro" que o Carrera GT. (O Jaguar sofre menos, porque o Jaguar Sport XJR-15 foi menos lendário.) Seja como for, sabe-se que se diz: "Porque é que o Porsche não dispensa os 350 kg de metais híbridos e faz simplesmente um hipercarro a sério? Este tipo de cliente não precisa nem quer autenticação ou propulsão elétrica."

Para começar, esse argumento não é válido. Sem as portas

O 918 mostra a nova navegação do Porsche...
E Angry Bird!
LACON MOTO/STEFANO



elétricas, o 918 e o Cayman apresentam os mesmos metais (e isso turba para o Porsche) para reforçar o binário. Os carros ficam mais pesados e perderiam a resposta imediata de acelerar desde que o motor elétrico. Precisariam de tração integral mecânica para não serem triplicados sobre piso molhado – mais uns 100 kg. Precisariam de duplas baterias... De motores de arranque e alternadores e baterias de 12 V maiores e – no caso do Jaguar – da marcha-atrás. Começa a ver-se o argumento de poupança de peso é uma falácia.

Ainda assim, o 918 parecia menos se tivesse apenas o motor de combustão e tração traseira, e faria uma volta mais rápida em Nürburgring. Mas se é isso que lhe interessa, não compare com hipercarro. Um Fórmula Ford com o EcoBoost de três cilindros e 900 cv de estrada fez 7:22 no circuito alemão. Os tempos em Nürburgring são relevantes para um híbrido plug-in.

Estes são carros de estrada, e que significa que temos de ver o que acontece de tecnologia, além de engenharia inovadora que sempre captou a nossa imaginação ao longo dos anos. O Jaguar e o Porsche devem-nos de quebra cada sempre que os vemos, e isso quando existem recessos. Pagar na forma de energia flui por meio elétrico leve e que abrandos de sub forma a acelerar, o travão e a força elétrica. Estes são verdadeiros primitivos da tecnologia de marcas feitas afinações e melhorias. E é precisamente esta insustentável que desmenciona muitos potenciais elétricos, mas sabe-se e futuro sustentável e não apenas um hipercarro de década passada com algumas inovações. Se quer antes no futuro e toda a velocidade, antes são os seus carros.



Jaguar C-X75

Protótipo valioso passa na Follow-Through e escape (foto: JAGUAR)



Como é que a Jaguar
seu carregador de energia
um carro tão elegante?

considerável ao curvar, arrastando a flutuação de ar no túnel do cofre traseiro. Ali, é não há marcha-atrás. O carro aciona o motor de combustão e converte a corrente da malha elétrica. Na condição pelos acessórios à pista, as passagens de caixa são demoradas bruscas, mas é possível programar o motor dielétrico de forma a proporcionar a aceleração mínima.

De regresso à pista, após mais uma volta, o carro começa a se carregar num bordo, o que ativa um pequeno e inocente LED. Este é o "modo total", contra Cross. O sistema elétrico passa a dar tudo o que tem, e até a potência de desempenho foi uma das coisas das baterias de carregarem totalmente, o que faz com que o carro seja mais lento até ao voltar a carregar, quer através do uma ligação a uma rede elétrica ou através de um carregador de energia. O motor de combustão carrega as baterias.

Foi vem a brutalidade. A saída das curvas, as retas não quase totalmente devoradas pelo carro, o o efeito total é francamente assustador. O tipo de aceleração e os moldes em que se processa não são muito diferentes e a magnitude de tudo isso muda. Perceber velozmente as retas requer uma travagem mais precisa e iminente para que a entrada na curva não seja uma

O chassis é magnífico. Sim, a velocidades urbanas as molas fizam sentir a experiência incômoda, mas sente sempre a rigidez supratativa do carro. Quando acelera mais, os movimentos da suspensão e dos amortecedores revelam-se precisos e efetivos. Atenção às impugnações maiores e não tem qualquer problema com depressões e lombas. A alta velocidade, a aerodinâmica empurra o carro contra a pista e transmite imensa segurança ao condutor.

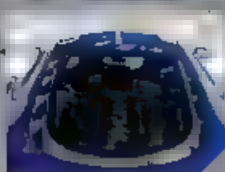
O melhor, mesmo assim, é a direção. É diversa e apresenta o peso ideal tanto para fazer as curvas mais rápidas como para os gancho lentos. Tudo o que se passa com as rodas é transmitido

“De volta à pista, Cross estica-se e carrega no botão ‘modo total’”

ao condutor, apesar de a assistência ser elétrica, que sabe sempre quando o carro entra em deriva ou passa sobre uma zona mais escorregadia. A subviragem é muito ligeira, mas quando se conduz desta forma, com recurso generoso ao pedal do acelerador é a sobreviragem subtil que mais se sente – sempre que entra a traseira, o condutor é avisado e a derrapagem é progressiva.

Como já deve ter reparado, este não é o caso de chassis e sendo não se quer abordar a questão das ajudas eletrônicas. O C-X75 tem um diferencial eletrônico e consegue distribuir separadamente o binário entre o eixo dianteiro e o traseiro. Simon Newton, engenheiro de chassis da Williams, é o homem que tem afinado os diferenciais, mas não quer que ninguém o use até terminar o seu trabalho. Uma vez mais fica provado que o C-X75 é muito útil a Jaguar enquanto laboratório de pesquisa.

Para fazer mais uma série de voltas a sério, voltamos à base para ligar o carro ao carregador – um dispositivo trifásico de 20 kW com um cabo grosso como o mastro de um barco que carrega a bateria em 40 minutos. Aproveito para falar com Paul Newsome, diretor do projeto, sobre o equilíbrio da potência do motor de combustão e dos elétricos e da bateria. Não podiam ser apenas enfiado um V8 no carro? “Posso conduzir que o V8 não cabe”, diz Newsome antes de eu terminar a pergunta. É um supercarro moderno precisa de consumir pouco. Não são os números artificiais do teste oficial – que ignoram a energia retirada da rede e o CO₂ que da adição, mas um consumo suficientemente baixo que assegure uma autonomia decente. E aí que entra o bloco de quatro cilindros. Os motores elétricos foram instalados para colmatar os problemas de binário e stress do turbo do motor a gasolina, para melhorar o consumo e fornecerem potência instantânea, mas também porque são extremamente compatíveis com os sistemas avançados de controlo de tração e de tração





integral. OK, só falta então decidir quão potentes devem ser os motores elétricos de carro.

Newsome diz que usou nos cálculos diversas combinações de potência elétrica e mecânica com várias baterias. O número final de potência de 500 cv foi escolhido porque mesmo com as baterias descarregadas é suficiente para uma velocidade máxima de 305 km/h. ("Pensamos nas estradas que existem pelo mundo onde se pode usar este género de velocidades"). As baterias e os motores elétricos são especiais e dão uma nova dimensão e flexibilidade ao sistema. Primeiro, tratam-se de motores com fluxo axial que produzem várias vezes mais potência (vs. peso) do que um motor elétrico convencional. Pesam 22 kg, produzem 200 cv e 406 Nm e são pouco maiores que um algaruito. E por isso que o carro tem tanta potência elétrica à sua disposição. Segundo, queria usar algo tenaz porque é mais eficiente acabaram por focar-se nos 600 V. Cálculo a fração é proporcional ao número de células de bateria, a bateria usada é grande. É uma unidade com 19 kWh, maioritariamente instalada ao longo da espinha do carro. Uma mesma gestão de energia e química de células que a bateria de um Williams F1 e a densidade energética das baterias do C-X75 situa-se, portanto, entre a densidade das baterias de um carro de estrada e a densidade das baterias de um monolugar. Quando instalaram a bateria em questão no Jaguar, perceberam que a autonomia elétrica era encolhente e a que queriam ter.

"Não estamos apenas a criar um supercarro, estamos também a desenvolver tecnologia do mundo real" defende Newsome. Então, Estes motores de fluxo axial são altamente inovadores. Tal como o é a eletrónica e respetiva refrigeração: em vez de usar dissipadores ou radiadores com refrigeração a água, o líquido refrigerante tem propriedades não condutoras e pode banhar os componentes eletrónicos. A eficácia deste tipo de refrigeração

permite o uso intensivo das baterias e dos motores elétricos durante longos períodos de tempo. Temos ainda imensa tecnologia aplicada no motor de combustão. A Jaguar Land Rover está atualmente a construir uma fábrica gigante aqui em Wolverhampton para produzir motores de quatro cilindros diesel e a gasolina. Não terão 500 cv, mas garantem-lhe que serão potentes q.b. e muito poupados, graças aos conhecimentos obtidos pela marca no desenvolvimento do C-X75. E com um destes motores elétricos entre o de combustão e a caixa de velocidades, a resposta do acelerador será bem interessante.

Mais uma coisa. A estrutura em fibra de carbono do C-X75 não é igual à do 918 ou à da McLaren. A da Jaguar recorre ao processo de moldagem por transferência de resina para criar a estrutura porque é mais barato e fácil de produzir em grandes quantidades. A conceção do Jaguar previu a sua construção a partir de painéis e secções de fibra de carbono moldada por compressão, uma técnica da Williams. Essas peças em carbono podem ser facilmente incorporadas, segundo Newsome, numa carroçaria em alumínio. Quem é o líder mundial em carroçarias de alumínio? A Jaguar Land Rover.

A decisão de cancelar a produção do C-X75 foi, para a Jaguar, análoga a estrangular um câmbrio. Mas provavelmente não existiram mesmo compradores para tantos hipercarros lançados ao mesmo tempo (e continuam a não existir, embora o Ferrari esteja tradicionalmente à frente deste género de problema). Mas a engenharia que comporta viverá em centenas de milhares de Jaguar e Land Rover futuros. Um futuro muito próximo, entende-se. Mas estou triste por nunca termos a oportunidade única de ver passar nas estradas esta esbelta forma, para depois desaparecer rapidamente no horizonte como uma mancha indistinta. **LP**

48 HORAS



S-AMG

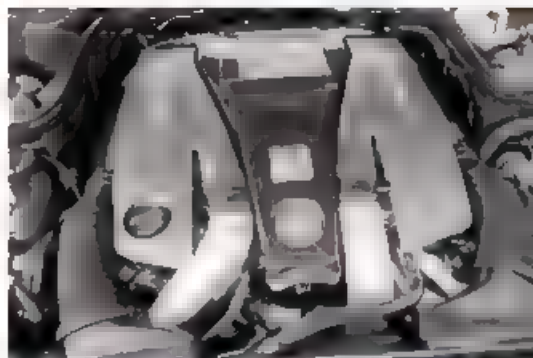
“Um alemão em Lisboa” podia ser o título deste trabalho com o E63 S-AMG, que veio passar uns dias connosco. As ruas da cidade e arredores parecem ser sempre curtas para o V8 de 585 cavalos, mas resolvemos aproveitá-lo ao máximo neste curto espaço de tempo!

Um teste à versão AMG do novo Mercedes-Benz Classe II é um daqueles convites que são simplesmente irresistíveis. Mas este teste tinha uma pequena contrapartida: é que tínhamos apenas 48 horas para o fazer. Um desportivo como este, normalmente, requer uma organização prévia do trabalho que vamos fazer com ele, que acaba por incluir uma programação de eventuais locais para fotografias e até trajetos possíveis, mas este, focou-se apenas em extrair o máximo de informação possível de um carro que gostaríamos de conduzir durante (muito) mais tempo e em diversos outros locais.

TEXTO: ANDRÉ MENDES
FOTOS: MANUEL PORTUGAL



EM AMBIENTES
FECHADOS, COMO
UM PARQUE DE
ESTACIONAMENTO,
O SONDO VE É INCAPAZ



AS APARELHAS PARECEM SEMPRE NA MESMA POSIÇÃO DO QUE SÃO NA REALIDADE

AS PINÇAS DE TRAVÃO VERMELHAS REVELAM OS TRAVOQUEM A FRENTE. **SAVA CASSE**
 (Small text below the title)

Entrar no habitáculo torcendo um pouco o nariz à combinação do cinzeiro preto à carteira com o tom mais claro da pele alizada nos assentos e nos painéis das portas. Mas claro, esta é uma daquelas questões de gosto pessoal e que só a última palavra, a palavra salvante, sentido no volante, o espaço disponível e bastante ampla, a posição de condução é perfeita e as regulações elétricas permitem escolher a melhor posição com alterações minúsculas e precisas. Sob o volante, o volante de três braços forrado em pele, com zeros e números e um dos mais bonitos de rod. A paina AMG e o conjunto de pedais com as aplicações em carbono existentes

derhalb existieren auch die anderen beiden Eigenschaften.

SI PERCARNOS 2014 ●●●



forma, especialmente se for a primeira vez em que o V8 acorda naquele dia e de preferência dentro de uma garagem. É uma daquelas frições de segundo em que até dou, por mim, a manter a respiração. Capero que a suspensão pneumática temine os ruídos dos seus ajustes vitais e depois de rodar os cliques e cliques, indo a chave e... só mesmo ouvindo. Nem consigo explicar. O som de travão governa o enche na escape e sai de uma vez quase em tom de explosão num som inerte que conseguimos sentir melhor no peito do que nos ouvidos. E imediatamente a seguir sinto o regime e encontro o seu patamar ideal enquanto a temperatura do óleo do motor vai subindo ainda com algum ruído azul, o que significa que não convém abusar pois o V8 ainda não se encontra na sua temperatura ideal.

Mas mesmo nesta fase, as avenidas parecem sempre curtas e mesmo com o modo Conforto ativo, o E63 AMG é tudo menos silencioso. Dentro da cidade, este desportivo vestido de executivo parece enciasar contra a sua vontade e faze-la, dou por mim a imaginar que o mundo está contra mim e que sou atualmente um dos maiores criminosos a face da terra. A versão AMG do novo Classe E só está à vontade em pista ou nas autoestradas alemãs nas zonas em que não há limite de velocidade. Qualquer pressão suave sobre o pedal do lado direito transporta-nos em segundos para uma zona ilegal do velocímetro e acabamos por andar quase sempre a exigir o máximo do sistema de travagem.

Acho que vale a pena fazer alguns quilómetros para fugir da cidade em direção a zonas mais sinuosas e menos habitadas em termos de carros. Aqui sim, o E63 AMG respira um pouco mais em pleitos pulmões. O V8 ecoa e uela-me os ouvidos ao mesmo tempo que vou sentindo perceber como funciona este novo sistema de injeção integral e o diferencial traseiro autoblocante presente nesta versão S. Desenganem-se aqueles que pensam que este Classe E não foge de casa e não consegue sair das curvas numa pequena deriva muito mais divertida do que eficaz, afinal, 67 por cento da potência ainda continua a ser dirigida para o eixo traseiro e com

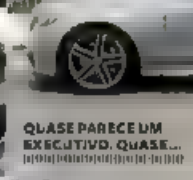
o controlo de estabilidade desligado sei que estou, principalmente por minha conta e risco. Ainda assim, com este sistema, o E63 AMG parece ser mais preciso e eficaz, é muito mais enérgico na passagem de uma curva para a outra, parece-me até mesmo mais ágil, instantaneamente. Ao fim de alguns quilómetros de curvas, subidas e descidas, dou por mim a esquecer o que estou a conduzir um monstro de autoconhecidas. Momentaneamente não me lembro sequer de começar a querer dizer que até há um pequeno detalhe cerâmico para este modelo, que não muito mais tolerante e resistente a fadiga numa utilização mais intensa.

No meio deste percurso descubro uma reta que me parece suficientemente longa para resetar o sistema Race Start. Espero que fique totalmente abandonada e que o ciclista que tinha passado por mim, obrigie a uma volta que já nem sequer ouço o V8, ainda esteja parado algum tempo. O modo AMG já estava selecionado e passo o controlo de estabilidade para a posição Sport, a intermedia entre o ligado e o desligado. Roda o comando da consola para a posição R3, dou uma vista de olhos pelos espelhos e em quase tudo o que se passa à minha volta e algo as instruções que vão surgindo na instrumentação. Acelero a fundo, o ponteiro do contra-rotações bate para perto das 3.750 rpm, surge a mensagem "soltar travão para arrancar" e depois de isso acontecer quase parece que está alguém no banco traseiro e que me acabou de dar um pontape nas costas.

Das 0 aos 100 km/h, com o sistema Race Start, são os 3,6 segundos que estão inscritos na ficha técnica. Seja eu a conduzir um piloto de testes da AMG ou uma velhinha que cumpre todos estes procedimentos da mesma forma. Dependendo apenas do piso, da inclinação ou de outros fatores externos, o E63 S AMG 4 Matic está "programado" para demorar este tempo na aceleração. É sempre isso que vai acontecer. E depois do ponteiro do velocímetro passar pelos 100 km/h, vai continuar a subir da mesma forma como se tivesse sido preso a um elástico. E quando penso que vai abrandar, parece que agora é que está mesmo a acelerar e tudo o que me vem começa a desfocar por estar a passar tão depressa. E tudo isto, pelo menos, até que a reta me faça ver que afinal não era assim tão longa.

Regresso pelo mesmo caminho subindo de uma forma mais calma e com o sistema de som da Bang & Olufsen a dar um pouco de descanso ao V8 em termos de banda sonora, até porque a posição do ponteiro de combustível também me aconselha a fazê-lo. No entanto, mesmo neste registo, basta afundar o pé do lado

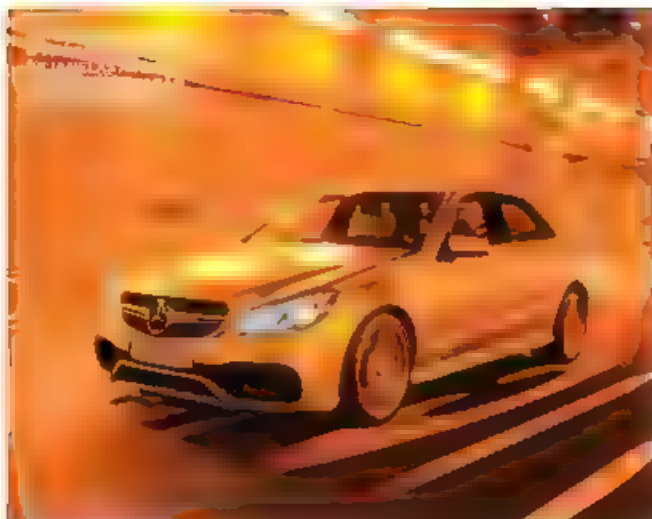
Mercedes-Benz E63 S-AMG



QUASE PARECE UM
EXECUTIVO. QUASE...

**“SEJA EU, UM PILOTO DA AMG OU
UMA VELHINHA, DOS 0-100 KM/H
SÃO SEMPRE 3,6 SEGUNDOS”**





“CHEGO A CASA SEM SER EM SILÊNCIO E FICO A OUVIR OS ESCAPES A ARREFECER”



deleito, quando não houver absolutamente nada à frente», esperar pelas frações de segundo que a eletrônica demora a dizer a mecânica o que acabou de fazer e a acordar todos os 355 cavalos de potência, atirando-me para a frente, deixando todos os que me rodeiam para trás, confortando-me apenas eu não com um som zangado que saia pelos escapos enquanto nos afastamos. Chego a casa no silêncio que a AMG não me permite e depois das manobras e de estacionar desligo o motor e há apenas a ouvir a sinfonia de sons que as engrenagens fazem a arrefecer ao mesmo tempo que a suspensão vai suspirando por umas horas de descanso. E são mesmo as horas bonas, pois não falta muito para que a E63 S AMG tenha de regressar às instituições da Mercedes.

Para fim de tudo, convém sempre deixarmos aquela parte de que não queríamos sequer ouvir falar. E muito ao menos, desta vez, centrando-nos na segurança, as precauções daqueles que montam este pequeno brinquedo de não esquecer de empalmar a que chamam E-brake, e que nos vai permitir dirigir a Alemanha E63 AMG 4Matic em um preço que vamos publicar em duas semanas, enquanto que em Portugal, apesar de não ser o mesmo veículo, já é um preço de 157.000 euros. A diferença entre a que eu quero para que os outros se sintam que não os temos de imitar e a unidade promessa para permitir altos e baixos, é infinita, praticamente infinita, mas a unidade sóbria qualquer coisa para, por exemplo, a E63 S 4Matic AMG, que não é a E63 S de velocidade máxima para ser que tenha o melhor do mundo de condução da AMG, o mesmo é verdade, mas a unidade sóbria, portanto, não está a bater com a porta da seguinte vez.

Seja como for, ao contrário da Alemanha, aqui, em Portugal, e por isso a preço deste Mercedes-Benz E63 AMG 4Matic, é um que podemos nos dar ao luxo de nos ficar perigosamente perto da máxima dos 355 cavalos, e o valor que não vai permitir comprar muito coisa, mas que pagamos em termos de segurança, com prestações de desporto e a capacidade de nos provocar sensações que apenas os carros que rondam este valor conseguem provocar. Se há uma coisa que esta unidade de fugir perfeito. Seja da piora, porque que acabou de nos brincar por nos termos aproximado demasiado depressa do seu espelho retrovisor, ou simplesmente para escapar rapidamente à rotina causativa do dia a dia. Nem que seja apenas por aí, porque...

Mercedes-Benz E63 S-AMG



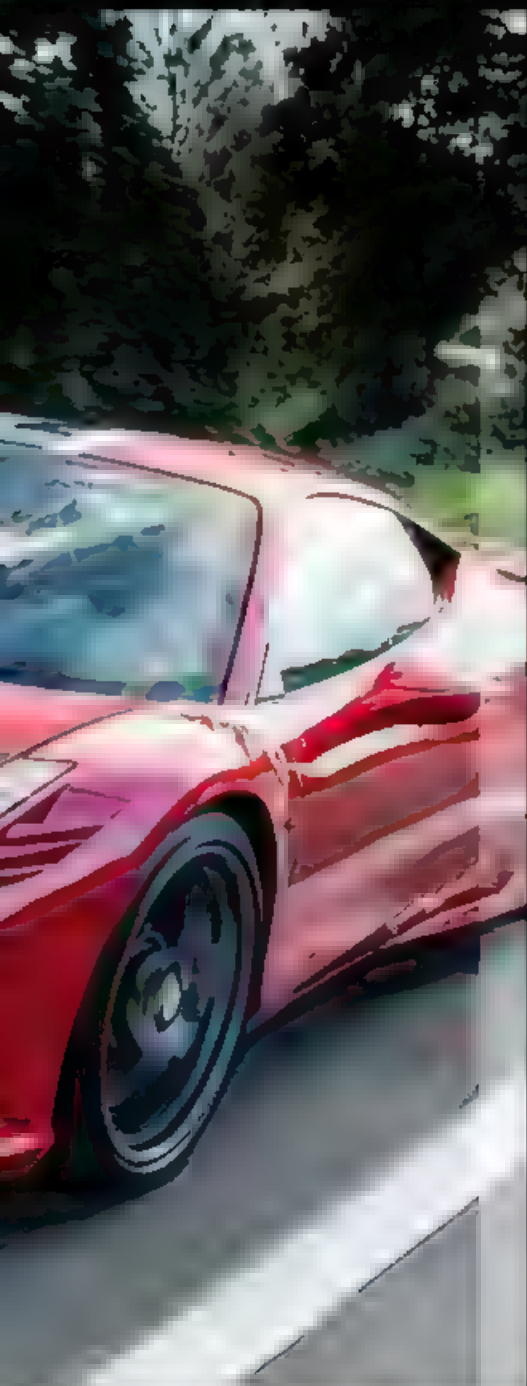
SEMPRE COM O MOTOR DO E63 S-AMG, O E63 S-AMG É O MAIS POTENTE DO SEU CLASSE.

FICHA

MERCEDES E63 AMG S 4MATIC

5,461 cc, V8, 585 cv
800 Nm, 1,940 kg
0-100 km/h em 3,6 s
250 km/h, 10,3 l/100
km, 242 g/km CO₂
Preço: € 195.121
(unidade equipada)





JAMES MAY

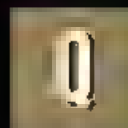
FERRARI 458 SPECIALE

HORSE POWER

James adora o seu 458. Quem
melhor que ele para ensaiar a
nova e reluzente versão Speciale?
Enviámo-lo para o programa
de treino Ferrari...

TEXTO: JAMES MAY
FOTOS: JUSTIN LEIGHTON & ROWAN HORNCASTLE





Quinze minutos depois de chegar à Ferrari, o diretor-geral, Amedeo Felisa, estava chateado comigo. “Já conduziu o carro?”, perguntou ele.

Claro que sim! Apanhei-o

no aeroporto, conduzi um pouco em cidade, percorri uma quantos troços de autoestrada em alta velocidade, parei para beber um cappuccino (não se preocupe, ainda não passava das 11), e mui velozmente pela montanha e pelas curvas perigosas, até uma película de névoa gelada ficar colada ao tejadilho como um boné cinzento. Maravilhoso.

“Devia ouvir a apresentação técnica primeiro”, disse-me ele com uma expressão fria.

Não sabia que isso era fundamental.

“Eu senti o que a marca fez”, disse eu. “É um carro. O que importa é saber se o vosso trabalho se traduz em sensações.” Tranquei o logotipo.

“Amoros que malista à apresentação técnica, não sabe quais eram os nossos objetivos.”

“Ah, mas”, ripostei eu como um predador,

“o carro é como uma obra de arte. Vejo um quadro, sinto a galeria e gosto dele. Posteriormente, posso saber mais sobre a sua história, e isso justifica o meu sentimento, mas posso gostar do quadro sem essas informações adicionais.”

Felisa olhou para mim como se fosse um palerma, o que é engraçado porque sou cliente da marca. “Devia ouvir primeiro a apresentação técnica.” Encabou a conversa.

Ralou. Tive de ficar para trás e ouvir a apresentação toda, sozinha, sem qualquer

MOTOR EM EXIBIÇÃO.
FAZ SONS ÉPICOS.

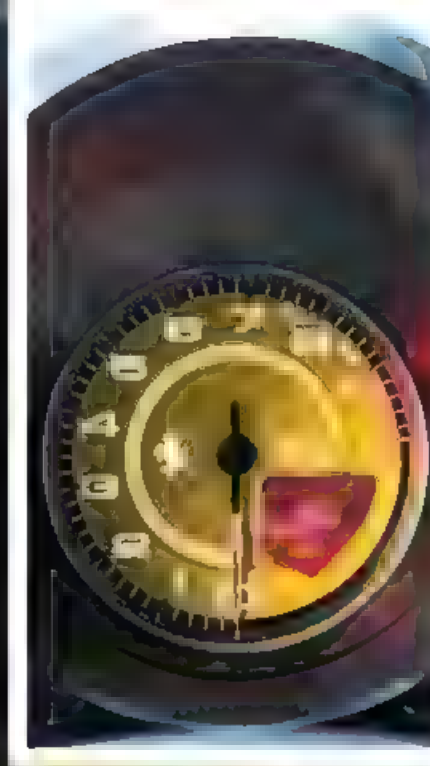
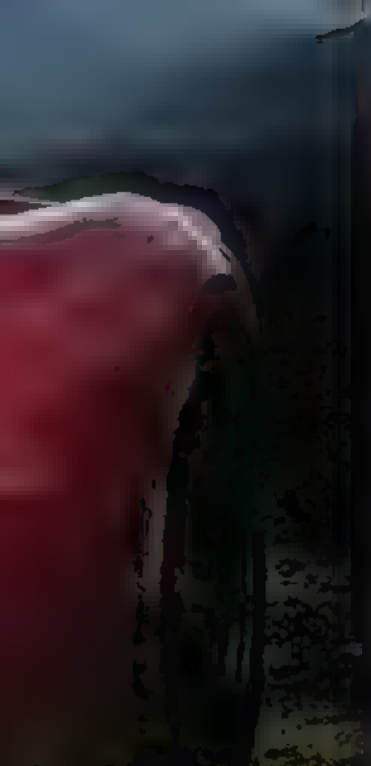


possibilidade de ficar escondido na última fila a jogar no meu telemóvel. Caso contrário, não podia ir até ao Ristorante Montana comer umas massas deliciosas e olhar para uma fotografia do capacete de Gilles Villeneuve.

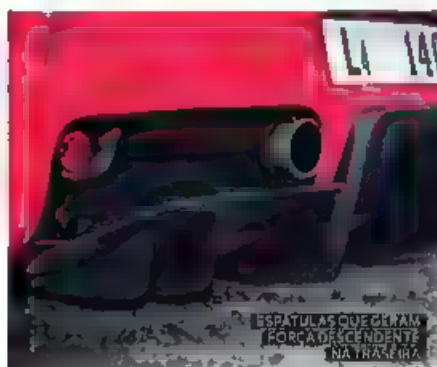
E ali estive eu sentado, com a minha camisola larga, a ouvir uma sucessão de engenheiros com camisas feitas à medida e casacos desportivos a explicarem o que eu já tinha sentido nas vísceras. Provavelmente, também queria ir para o Ristorante Montana, mas o chefe é Felisa.

Paçamos isto à maneira da Ferrari. Chamam-lhe Special; foneticamente, pronuncia-se Spe-chee-ah-là. Significa, claro, “especial”. Mais difícil de compreender é a ideia de que, embora o carro tenha claramente por base o 458 coupé, é um “cancelo diferente”.

Mas é um pouco mais diferente do que esperava. Para começar, o aspeto é diferente porque a aerodinâmica ativa alterou a forma do carro. As abas na dianteira são passivas (acionadas por simples molas) e redireccionam



POTÊNCIA SUBIU
PARA 604 CV.
EXCELENTE NOTÍCIA!



ESPATULAS QUE GERAM
FORÇA DESCENDENTE
NA TRANSFERA



NÃO HÁ MAIS STRESS
PARA O CONDUTOR.
APENAS DIVERSÃO.

o fluxo de ar para a zona dos radiadores, baixando a resistência aerodinâmica. Das as novas saídas de ar no capot, e a bagageira mais pequena.

Na traseira, os difusores são acionados por pequenos motores, mas cumprem o mesmo propósito - equilibrar a criação de força descendente na dianteira e na traseira e permitir a execução de curvas ainda mais depressa.

A aerodinâmica acompanha o sistema Side Slip Angle Control, que comunica com a direção e faz a gestão em tempo real do diferencial eletrónico.

**"AMEDEO FELISA
OLHOU PARA
MIM COMO
SEEU FOSSE
UM PALERMA"**



Uma palavra que surge na apresentação é "algoritmo", que é uma das que menos gosto. Estou sentado na fábrica da Ferrari, saber que o 1.17 Ferrari está mesmo ali ao lado e ouvir alguém falar sobre algoritmos é como abrir um globo de bebidas e ver que está cheio de trabalhos para casa de matemática.

Muitas coisas aqui melhoraram ou diminuíram. A potência subiu para 604 cv, mas a curva de binária permanece igual. Os tempos de volta em Fiorano e no Nürburgring começaram por 1'25 segundos. A taxa de compressão subiu de 12,5:1 para 14:1, um feito assinalável para um motor a gasolina - é o controlo eletrónico metódico que o possibilita porque a esse nível de compressão a máxima oscilação na mistura ar/combustível origina detonações indesejadas. A potência específica é tanta que este é o melhor motor aspirado do mundo: 135 cv por litro. As rotações máximas subiram para as nove mil, mas o peso das rodas diminuiu 12 kg. O comprimento da câmara de combustão diminuiu, a elevação das válvulas aumentou. E por aí fora.

E ainda há as percentagens. A compressão nos escapes é 25 por cento inferior. As passagens de caixa são mais rápidas: 30 por cento se sagrarem a relação acima, 44 por cento se reduzirem. A resposta da direção (usando um algoritmo) é 15 por cento mais rápida para 14 por cento menos rotação do volante. O odor do carroçaria é cinco por cento inferior. O preço subiu em muitos por cento.

Outras coisas são apenas diferentes. Os pneus são uma Michelin Pilot Sport Cup, e há pedões de listas diferentes para cada cor de carroçaria.

FERRARI 458

ADOREI PERCORRER AS ESTRADAS SERPENTEANTES DA MONTANHA





FLUXO DE AR SPECIALE

Abaixar o pára-brisa na dianteira reduz a resistência ao ar (0,37) para reduzir o consumo. As pás laterais dão estabilidade.



CASO SPECIALE

Ataque aos números: Injeção por ponto, potência de 3,3 hp/cv a 3.300 rpm e 0-100 km/h em 9,1 s. Nos 0-100 km/h, tempo por volta em F1: 1m 43,3 s.



POTÊNCIA SPECIALE

Motor recordeista: O V6 de 4,5 litros produz uma fenomenal 395 cv. 0-100 km/h em 5,1 s - recorde mundial para um carro de produção.



OFERTA SPECIALE

Licença para curvas: O SSC (Side Slip Angle Control) gere a tração nas curvas: pode fazer derivas com o controle de tração ligado...

SPECIALE E AMIGOS

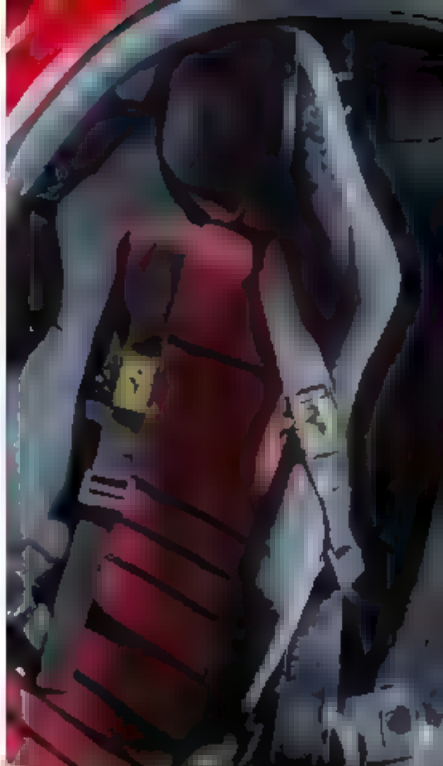
Sam madeira: Carbono e Alcantara - uma combinação leve, sendo que o Speciale não tem sequer o peso de um porta-aviões.

INTERESSE SPECIALE

Pessoas reais: Os motoristas de testes Magneti Marelli e as jantes forjadas ultraleves ajudam a produzir 1,33 g de aceleração lateral.



MANEJO MANEJÃO
EM RACE, ACELERE
E DESFRUTE DO SOM



Outra palavra dita com demasiada frequência foi "melhor". O Speciale era melhor que o 458 normal não só a aquilo, e isso começa a irritar-me solenemente, até que pus a mão no ar. "Espere lá", disse eu, "está a insinuar que o meu carro é uma porcaria? E se já sabem porque é que não o fizeram logo assim?" Foi um erro dizer aquilo, e fim com que a visão da massa desapareceu na horizontalidade como as personagens no fim de mais um desenhado animado Tom & Jerry.

Para ser brutalmente sincero - não diga a ninguém - achei a apresentação fascinante. Quando se lembra que a Ferrari é uma pequena empresa, que produz menos de sete mil unidades de desportivos e carros de pista por ano, fica impressionado com o poderio técnico que consegue reunir. Isso deve-se, talvez, ao fator *il passione*. Ao que parece, a reformulação da câmara de combustão do V8 deu origem aos anos, e Felici considero-o o melhor motor de sempre da Ferrari. Mas o que significa isto para a Efervescência?

Voltemos ao início do dia. Já conduzi Lamborghini Superleggera, Aston praticamente duplo e muitos outros carros do género, e sabia ao que ia. As peças que tornam o carro tal e qual são retiradas, colam-se autocolantes na lateral e sobre-se o prego. Esse foi um Aston Martin série N, il'it's an N-series Aston Martin, a transmissão que a minha gaveta de talheres a ser remealhada.

Acredito ser o verdadeiro cliente Ferrari: um tipo de meio lóde que pensa que as mulheres já não o acham interessante, ao invés de alguém que nem sequer dorme bem a pensar sobre o curva

FICHA

FERRARI 458 SPECIALE

Preço: € 282.000

Motor: 4 497 cc,

V8, cabos FI dupla emb.

de 7 val., injeção eletrônica

Performance: 605 cv

às 9.000 rpm, 540

Nm às 6.000 rpm,

0-100 km/h em

3,0 s, >325 km/h

Consumo/emitidos

11,8 l/100 km,

275 g/km CO₂

Peso: 1.395 kg

de Eau Rouge. Eu gosto de um supercarro e valorizo a credibilidade que advém do seu pedigree de competição, mas gosto de um Ferrari, principalmente porque é belo e requintado em todos os seus pormenores. E porque cheira bem.

E a Ferrari não é, claro, estúpida. Há viduámbres do mundo da competição no Speciale: a pele dá lugar a Alcantara e há um botão novo que limita a velocidade do carro na zona da boxes. Mas não se trata de um carro puro de pista. Tem ar condicionado, GPS e não cheira a coia. Consegue

ver um pouco das listas no capot e partir do banco do condutor - é um pouco como desligar o Safe Search no iPad de um adolescente.

Continua a ser um 458. Apesar das alterações ao nível das molas, o carro é muito confortável, especialmente para um supercarro. Com o *manettino* no modo Sport, é praticamente igual ao meu carro. O objetivo, ao mesmo tempo, era permitir a utilização do Speciale na via pública no modo Race, o que é pouco recomendado no versho normal. "Aumentámos a capacidade do carro para



NINGUÉM TOMA A DECISÃO DE COMPRAR UM FERRARI COM O CÉREBRO

"PNEUS CARCASS, PÉ
NÃO SEI COMO É OUF
ESTÁ CONTENDO UM"



LISTAS A SPECIALE,
SPECIALE É 458 E MAIS
OMAS MÊS COMAS

exigir mais habilidade do condutor", contou-me Felici. Eu sou o tipo ideal para testar essa teoria.

O motor é mais refinado a baixas rotações que o da men, e porta-se melhor em cidade. E assisto que fica com o pé pesado, o motor assume uma qualidade graciosa que revela, melhor do que qualquer conta-rotações, tudo o que se passa na câmara de combustão.

Dito isto, e mesmo com 9.000 rpm à minha disposição, fui constantemente admoestado pelos lúzes de passagem de caixa no volante. É mais célebre

e espalho ante que na versão normal, embora na sala de conferências isso tenha sido exposto apenas como um milésimos de segundo a menos no tempo dos 0-100 km/h. Está a ver? A aritmética não se adequa à descrição de mensagens.

Tudo isto é pouco relevante para o lançamento do carro em si porque ninguém toma a decisão de comprar um Ferrari com o cérebro. De certa forma, a noção é parva, mas irrealizável. É como o gin.

Portanto, ao percorrer as estradas serpenteantes da montanha, sim, talvez eu tenha beneficiado da

desobediência ativa, das travessias mais poderosas, do menor peso não mupens, das passagens mais rápidas e o misterioso Side Slip Angle Control. Ou então não. Eu só sei que adorei a experiência. A alteração mais drástica foi a da direção quase direta, que explica, penso eu, o porquê de, numa ultrapassagem especialmente fechada (o Speciale não exige um condutor mais habilidoso, lembra-se?), ter batido com o espelho na ponta de um trailer. A boa notícia é que entregarei o carro no aeroporto sem ninguém ter sido por nada.

Adorei o carro, e adorei-o porque senti que ainda era um 458 — o meu carro preferido. Mas é como se alguém tivesse afiado os meus receptores sensoriais com uma pedra de amolar.

É difícil afinar a noção de que o Speciale é apenas uma edição renovada e melhorada do meu carro — a versão 2.0, se preferir. Mas a história não é assim tão simples. Se é o gênero de pessoa que usa um Ferrari como um carro comum, do dia a dia, o 458 normal faz mais sentido para si. É ligeiramente mais relaxado, especialmente no que diz respeito à direção, e a mala é maior.

Mas se, como eu, prefere deixar o seu Ferrari na garagem e tirá-lo só quando tem a alma devidamente preparada para observar o incrível, experiência produzida por um dos maiores fornecedores de prazer de condução do mundo, este é o Ferrari para si. Eu já estava convencido de que o 458 era o melhor carro do mundo; o 458 Speciale deve, *ipso facto*, ser ainda melhor.

É só para que saiba, enquanto cliente da marca não precisa de comparecer na apresentação técnica do carro. **77**

NISSAN GT-R





Ele está de volta. Emergindo das profundezas dos oceanos nipónicos está pronto para espalhar o terror nas estradas.

TEXTO PAJLO PASSARINHO / FOTOS MANUEL PORTUGAL

GT RRRA



Rem a ideia que uma explosão nuclear quebrou o evocar Hiroshima e Nagasaki, mas um monstro com corpo de diabo e um gigante com escamas d'água e as pernas, uma poderosa cauda e várias barbatanas dorsais que emergem de forma apocalíptica dos mares do Japão. A sua visão provocava mistério: miríadas de olhos gritavam com um senso: "Gojira. Gi Jira!" na expressão original japonesa, antes de assistirem à maior onda de destruição alguma vez perpetrada. A origem varia bastante e quem conta a sua história e o longo de mais de 60 anos tem sido várias as interpretações da criatura pre-histórica nuclearmente modificada. A mais recente interpretação, deste lagarto mutante não tem, no entanto, guerras atômicas e não deixa aquadro radioativo pela boca.

No contrário da criatura mitológica nipônica, a criação que partilha o mesmo apelido, e que ambos o prazer de desfrutar durante os próximos dias, nasceu do gênio criativo de Mizuno San, um engenheiro hipódico que "apeadas" quis criar um carro que mesclasse o comprometimento e a capacidade da marca em realizar um supercarro. O impressionante Nissan GT-R ganhou o apelido de Godzilla, porque desde o lançamento que os seus característicos

de imediato permitem ganhar uma fama, capaz de empurrar pelo a maioria dos concorrentes.

Curiosamente e tal como podemos jogar: quanto também o GT-R tem sido alvo de várias mudanças ao longo do seu lançamento. Uma das mudanças mais indubitavelmente inalterada, a sua capacidade de esmagar os demais concorrentes, seja qual for a hipótese.

Não precisa ser um gênio das pesquisas online para encontrar de forma rápida milhares de vídeos sobre o GT-R humilha de forma cruel e matadora certas marcas, incluindo a mais famosa Porsche, Ferrari, Lamborghini, entre outros, não escapando pelo caminho, ainda se vê algumas das rotas mais rápidas dos atômicos. E não há exceção à que se trata. Este minúsculo supercarro manteve durante algum tempo um recorde impressionante: o carro de série mais rápido a efetuar uma volta de autocross na pista de Nürburgring.

Tal como muitas outras lendas, a história do GT-R é feita de episódios que lhe foram contribuindo a reputação. E são muitos. Até porque se o Godzilla da cultura popular japonesa se tornou conhecido através de milhares de livros de banda desenhada, foram também todos os filmes que se adaptaram para o "estrelato".



MINISTRO
DE
EINSAH
ANTE
ESCAMAS
CNZENAS



NOVA DE A BORDA
O VOLANTE COM
INSEÇÕES EM PELE
VERMELHA



NÃO UM RESPEITO
MISTÉRIO NA
POR ESTE MODELO

ACONSELHO A PESQUISAR A OBRA DO MESTRE KENJI ITO ENTRE OUTROS

É também no mundo da sétima arte não se pode dizer que o GT-R não soube ocupar o seu espaço. Talvez a maioria dos leitores se lembre da versão Nismo modificada, que aparece no filme *Velocidade Furiosa*, com o sancho Paul Walker a vencer tudo e todos. O que talvez não saibam é que este estreito tem uma repercussão ainda mais elevada em séries de animação como a célebre *Anime*. Se não sabe do que falo aconselho a pesquisar a obra do Mestre Kenji Ito, entre outros.

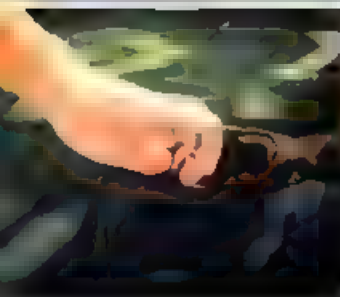
Mas há mais. E talvez aqui seja onde a grande maioria poderá dizer que já conduziu o Nissan GT-R. Trata-se do mundo dos videogames. Não me ocorre nenhum simulador dos mais badalados de sempre que não tenha como opção para o jogador um Nissan GT-R, sejam as versões Nismo, sejam as oriundas de muitos outros preparadores. Seja no mundo mítico, no cinema, na animação ou no mundo virtual, ali ali, que é suprimido com o Nissan GT-R, a probabilidade de não perceber de qualquer situação é elevada.

É com isto em mente que desço à investigação situada nas profundezas da redação da TopGear. Recorro-me de admitir, pelas primeiras, de muitas horas pagas de trabalho de ter descido o elevador e imaginaria Milla Jovovich a atuar, isto com o seu feto

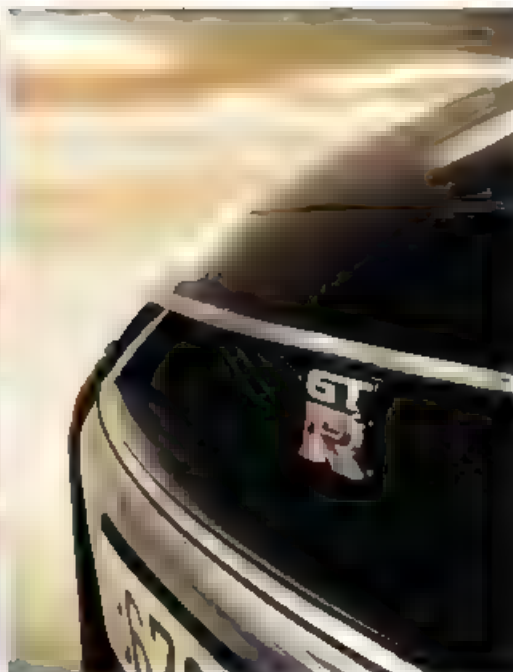




NÁ UM CERTO AR
MABÓLICO A BOMBO



LIGUE, DESLIGUE,
DESFRUTE E DESPEÇA
DOS PRECONCEITOS



AS JANTES DE 20
POLEGADAS SÃO
FANTÁSTICAS

de combater a dislexia me quebrou a descortinação da "a" da letra "t" na palavra "carro", mas não inventei, porque esse tipo de aparelho, instelmente sem a suposição de acurácia, a naturalizada americana, do mundo.

Antes de procurar o interruptor das luzes, amaldigoar o responsável pelo espaço, que insiste em colocar a regulação do comportamento de forma a que alguns sejam piores do que um, pois antes de corrigir, se veja o que se procura e chegar ao GT-R no Brasil.

Ele ali está, ficando não mais assim tão medo. Ele não duvida se a minha imaginação é o "Grid" ou se já se perdeu na "fase de Residência Base" "Nemesis" (a "pachanga") que se traduzir a seguir, que significa que vem a última onda de avaliação e cansa o limite. Mas porque seria que tudo me dá o certo a memória não me, nada disso, antes de conduzir o GT-R?

A versão de 2014 pouco acrescenta ao modelo que já me me tive a oportunidade de experimentar. Mas o pouco a que me refoi, acabo por ser muito importante.





ESPECIFICAÇÕES

NISSAN GT-R BLACK EDITION

Preço: € 131.950

Motor: 3.799 cc

V6, caixa dupla emb.

de 6 vel., tração integral

Performance: 550 cv

de 6.400 rpm, 638 Nm

de 3.200-5.800 rpm,

0-100 km/h em:

2,7 s; vel. máxima:

315 km/h

Consumo/combustível:

11,8 l/100 km,

275 g/lm CO₂

Peso: 1.740 kg

"NÃO HÁ NADA MAIS RÁPIDO
A VENDA EM SOLO NACIONAL

Grandes contribuintes e seu lugar de moradia de todos.
E sim, não se perdem quando se aumentam os seus direitos. **101**

**A EXPERIÊNCIA PARA
JOGAR NESTE MENU
VEM DA PLAYSTATION**



É N. MELHOR DE PRAZER
DO, POR MUITO ABUSAR
O LENTAMENTE DA CASA



Corvette Stingray



ARAME LIMITADO.

É o nascimento de uma nova era, com o Corvette
o limitado herói Yankee — a receber uma remodelação
tecnológica que lhe permite defrontar o domínio europeu

TEXTO: PAZ DE VEMER
FOTOS: VERNER



Corvette Stingray



Quando se sabe a chegar aqui, não há como não falar da Chevrolet Corvette. É finalmente um carro que todos os amantes de velocidade podem conviver com uma sória no asfalto, e não apenas nos EUA. Sempre adoramos a sua performance de supercarro e o baixo preço. Mas detestamos o habitáculo péssimo.

Se a suspensão frezeira estralasse, a direção e os freios sempre que andamos um

quadrado de asfalto, a sensação é de que estamos em um

Ainda assim, a Corvette é um dos carros mais desejados do mundo. E não é por acaso. A

melhoria é - embora a Corvette seja um carro com uma suspensão com 16 milímetros

de freio - e se o freio não é bom, vamos ver como vão ficar os outros

Novos projetos de engenharia e design - como de entrar no carro. Para o habitáculo, a Corvette é um dos carros mais desejados do mundo.

o não apenas "Vette", é provável que o bolso não seja rasgado

entre 1963 e 1967, era conhecida por Corvette Stingray. Se a Corvette entre 1968 e 1976, chamava-se Corvette Stingray.

O resto foi despendido a partir da história do modelo. O nome veio do carro de porta. A primeira série em que apareceu o nome. Já não tem mais a ver com o nome - foram substituídos por um design mais compacto e esguio. Há uma vantagem: a série que o Corvette chama-se, e as proporções para

acertados do Corvette. Em vez das famosas luzes redondas, o

design do Corvette é mais compacto e esguio. Há uma vantagem: a

normal que o design do carro se trata de uma

as alterações no motor não são apenas a partir do motor

o que é mais de 50 por cento mais rápido que o do C6. Multe

de carbono e as apêndices aerodinâmicos dianteiros e traseiros são

do plástico. Tem uma distribuição de peso perfeita e um Cx

de apenas 0,36. Todas as vertentes do carro foram melhoradas

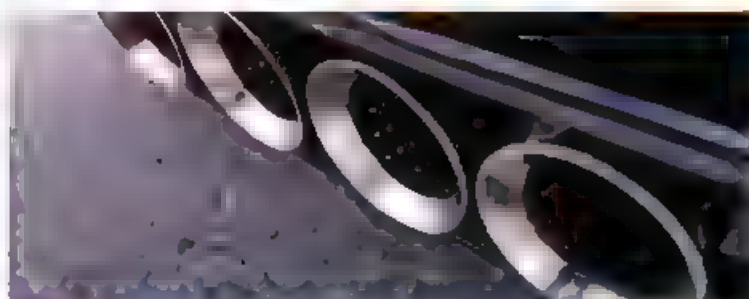
de 1997, o design do motor é mais compacto e esguio. Há uma vantagem: a

de 1997, o design do motor é mais compacto e esguio. Há uma vantagem: a

o tempo do motor, a linha de capot pode ser mais baixa

O CARRO JÁ NÃO TEM MARGENS ARREDONDADAS, FORAM SUBSTITUIDAS POR UM DESIGN COMPACTO E ESGUIO







“O SISTEMA ACTIVE FUEL MANAGEMENT REDUZ O CONSUMO PARA VALORES PARECIDOS AO DE UM FAMILIAR”

É mais leve que um motor esportivo e girado até 5 mil rpm. Para provar a sua ponto de vista, referem que, em relação ao V8 BMW de 4,4 litros do 550i, a LT1 (mais pesada 11,5 ton) tem menos 17 kg e produz mais 50 cv.

A injeção direta e o comando variável de válvulas ajudam a aumentar os números de potência e de binário, mas a LT1 tem outro truque na manga de administrador: Active Fuel Management. Este sistema desativa metade do motor, quando o Stingray está em modo Eco, e reduz o consumo para valores coincidentes com os de um familiar, e não de um supercarro de 305 km/h. Será possível obter valores na casa dos 8,5 l/100 km.

O mesmo tipo de processo de requinte teve lugar ao nível da suspensão e do chassis. A configuração é praticamente a mesma em relação ao C6, mas os componentes são mais leves e fortes. A suspensão traseira malta, com lâminas, continua a marcar presença, mas também pode castar (em opção) com a terceira geração do Magnetic Ride Control, que reage 40 por cento mais depressa. Deverá convencer os céticos. Assim convenceu-me. A Ferrari compra esta tecnologia à GM, o que significa que não deve haver melhor no mercado.

As jantes são de 18" na dianteira e 19" na traseira, subindo para 19" e 20" respetivamente quando tem o pacote Z51 Performance, que pode (e deve) escolher caso adquira o Stingray. Para além das jantes mais generosas, o pacote inclui ainda

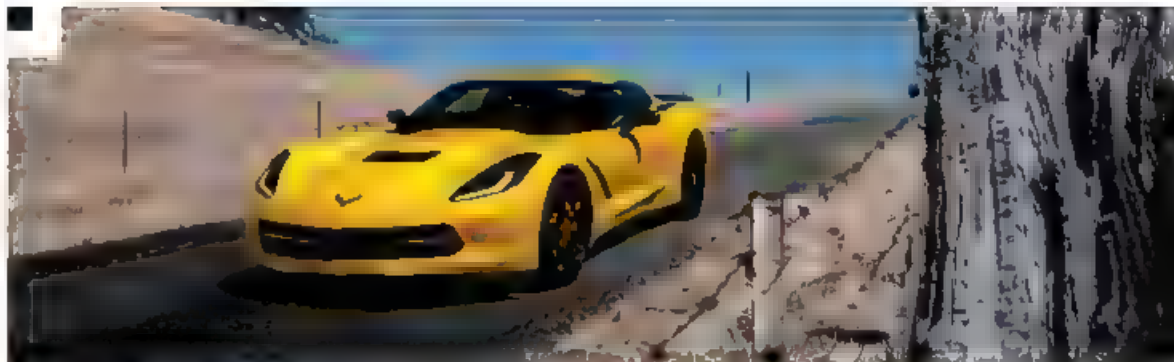
o sistema de travagem a disco Brembo, o novo sistema de direção elétrica e para a transmissão, o disco Brembo maior na roda traseira e maior parafuso de força descendente para estabilizar o carro a alta velocidade. O novo diferencial auxilia com eletrónica, com três modos de funcionamento que trabalham em conjunto com o sistema Performance Traction Management.

Juntas, gerem a entrega de potência às rodas traseiras e também instruções da direção central do C7. Esta unidade de processamento é comandada pelo condutor, que seleciona um de cinco modos de condução: Weather, Eco, Tour, Sport e Track. Para cada definição, o C7 – todas as versões do C7 e não apenas as Z51 – ajusta 12 parâmetros de performance que vão ser mostrados no painel ao controle de tração do carro.

Há muitas outras opções de personalização, estilo configurações BMW, mas a boa notícia é que pode apenas escolher a modo que quer e deixar o carro tratar do resto. E isso inclui algo que nenhum outro carro faz atualmente – ajustar todos os sistemas consoante a temperatura dos pneus. O C7 tem sensores térmicos nas válvulas das peças e uns algoritmos com placas que informam os sistemas do carro do nível de aderência disponível. Depois, recalculam tudo e voltam a ajustar as definições do carro.

Como fiz isso, e quantos telemóveis foram estradas à paragem em frustração durante o seu desenvolvimento, já a Chevrolet sabe. Passamos então ao habitáculo, que é muito mais agradável do que os anteriores. Não quero saber quantas versões de interiores personalizados já viu num Corvette, este é anos luz melhor que qualquer outra versão. Começa com o novo volante de 360 mm, agora com assistência eletrónica, uma coluna de direção cinco vezes mais resistente e umes patilhas muito estranhas (já falei mais sobre elas). O resto do habitáculo parece fluir a partir do posto de condução.

Não se vislumbra um único tipo de plástico barato como



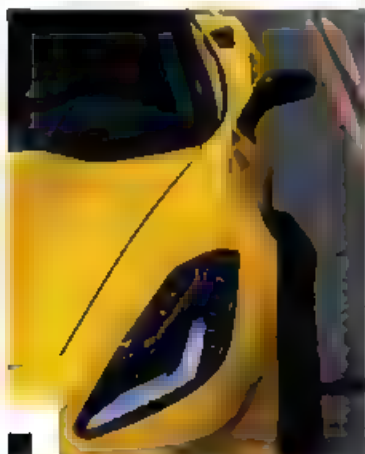
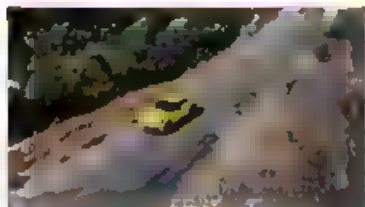
FICHA

CONVETTE STINGRAY

1955-56 11. 10. 1955
 1956-57 11. 10. 1956
 1957-58 11. 10. 1957
 1958-59 11. 10. 1958
 1959-60 11. 10. 1959
 1960-61 11. 10. 1960
 1961-62 11. 10. 1961
 1962-63 11. 10. 1962
 1963-64 11. 10. 1963
 1964-65 11. 10. 1964
 1965-66 11. 10. 1965
 1966-67 11. 10. 1966
 1967-68 11. 10. 1967
 1968-69 11. 10. 1968
 1969-70 11. 10. 1969
 1970-71 11. 10. 1970
 1971-72 11. 10. 1971
 1972-73 11. 10. 1972
 1973-74 11. 10. 1973
 1974-75 11. 10. 1974
 1975-76 11. 10. 1975
 1976-77 11. 10. 1976
 1977-78 11. 10. 1977
 1978-79 11. 10. 1978
 1979-80 11. 10. 1979
 1980-81 11. 10. 1980
 1981-82 11. 10. 1981
 1982-83 11. 10. 1982
 1983-84 11. 10. 1983
 1984-85 11. 10. 1984
 1985-86 11. 10. 1985
 1986-87 11. 10. 1986
 1987-88 11. 10. 1987
 1988-89 11. 10. 1988
 1989-90 11. 10. 1989
 1990-91 11. 10. 1990
 1991-92 11. 10. 1991
 1992-93 11. 10. 1992
 1993-94 11. 10. 1993
 1994-95 11. 10. 1994
 1995-96 11. 10. 1995
 1996-97 11. 10. 1996
 1997-98 11. 10. 1997
 1998-99 11. 10. 1998
 1999-00 11. 10. 1999
 2000-01 11. 10. 2000
 2001-02 11. 10. 2001
 2002-03 11. 10. 2002
 2003-04 11. 10. 2003
 2004-05 11. 10. 2004
 2005-06 11. 10. 2005
 2006-07 11. 10. 2006
 2007-08 11. 10. 2007
 2008-09 11. 10. 2008
 2009-10 11. 10. 2009
 2010-11 11. 10. 2010
 2011-12 11. 10. 2011
 2012-13 11. 10. 2012
 2013-14 11. 10. 2013
 2014-15 11. 10. 2014
 2015-16 11. 10. 2015
 2016-17 11. 10. 2016
 2017-18 11. 10. 2017
 2018-19 11. 10. 2018
 2019-20 11. 10. 2019
 2020-21 11. 10. 2020
 2021-22 11. 10. 2021
 2022-23 11. 10. 2022
 2023-24 11. 10. 2023
 2024-25 11. 10. 2024
 2025-26 11. 10. 2025
 2026-27 11. 10. 2026
 2027-28 11. 10. 2027
 2028-29 11. 10. 2028
 2029-30 11. 10. 2029
 2030-31 11. 10. 2030
 2031-32 11. 10. 2031
 2032-33 11. 10. 2032
 2033-34 11. 10. 2033
 2034-35 11. 10. 2034
 2035-36 11. 10. 2035
 2036-37 11. 10. 2036
 2037-38 11. 10. 2037
 2038-39 11. 10. 2038
 2039-40 11. 10. 2039
 2040-41 11. 10. 2040
 2041-42 11. 10. 2041
 2042-43 11. 10. 2042
 2043-44 11. 10. 2043
 2044-45 11. 10. 2044
 2045-46 11. 10. 2045
 2046-47 11. 10. 2046
 2047-48 11. 10. 2047
 2048-49 11. 10. 2048
 2049-50 11. 10. 2049
 2050-51 11. 10. 2050
 2051-52 11. 10. 2051
 2052-53 11. 10. 2052
 2053-54 11. 10. 2053
 2054-55 11. 10. 2054
 2055-56 11. 10. 2055
 2056-57 11. 10. 2056
 2057-58 11. 10. 2057
 2058-59 11. 10. 2058
 2059-60 11. 10. 2059
 2060-61 11. 10. 2060
 2061-62 11. 10. 2061
 2062-63 11. 10. 2062
 2063-64 11. 10. 2063
 2064-65 11. 10. 2064
 2065-66 11. 10. 2065
 2066-67 11. 10. 2066
 2067-68 11. 10. 2067
 2068-69 11. 10. 2068
 2069-70 11. 10. 2069
 2070-71 11. 10. 2070
 2071-72 11. 10. 2071
 2072-73 11. 10. 2072
 2073-74 11. 10. 2073
 2074-75 11. 10. 2074
 2075-76 11. 10. 2075
 2076-77 11. 10. 2076
 2077-78 11. 10. 2077
 2078-79 11. 10. 2078
 2079-80 11. 10. 2079
 2080-81 11. 10. 2080
 2081-82 11. 10. 2081
 2082-83 11. 10. 2082
 2083-84 11. 10. 2083
 2084-85 11. 10. 2084
 2085-86 11. 10. 2085
 2086-87 11. 10. 2086
 2087-88 11. 10. 2087
 2088-89 11. 10. 2088
 2089-90 11. 10. 2089
 2090-91 11. 10. 2090
 2091-92 11. 10. 2091
 2092-93 11. 10. 2092
 2093-94 11. 10. 2093
 2094-95 11. 10. 2094
 2095-96 11. 10. 2095
 2096-97 11. 10. 2096
 2097-98 11. 10. 2097
 2098-99 11. 10. 2098
 2099-00 11. 10. 2099
 2100-01 11. 10. 2100
 2101-02 11. 10. 2101
 2102-03 11. 10. 2102
 2103-04 11. 10. 2103
 2104-05 11. 10. 2104
 2105-06 11. 10. 2105
 2106-07 11. 10. 2106
 2107-08 11. 10. 2107
 2108-09 11. 10. 2108
 2109-10 11. 10. 2109
 2110-11 11. 10. 2110
 2111-12 11. 10. 2111
 2112-13 11. 10. 2112
 2113-14 11. 10. 2113
 2114-15 11. 10. 2114
 2115-16 11. 10. 2115
 2116-17 11. 10. 2116
 2117-18 11. 10. 2117
 2118-19 11. 10.



PELIZAMENTE, AS FORMAS
ARREDONDADAS DEBEM LUGAR
A ARESTAS E RECONTOS.



acomodada no C6. Até o habitáculo mesmo equipado é moderno e elegante. Não ouvimos qualquer ruído, nem sentimos vibrações indesejadas, algo anteriormente disponível nos Corvettes. Para além dos materiais suaves ao toque, fibra de carbono real, alumínio, pele e de novos e acolhedores bancos com estrutura em magnésio, há um conjunto novo de gadgets para brincar com.

Carregue no botão Start para os ecrãs genéricos de 20" aparecerem. Tem o dobro do brilho de um iPad e apresenta tudo com letreiros cor. Ainda bem, já que as informações não cabem precisas de sua atenção total. A disposição de um principal de conduzir muda conforme o modo de condução que seleciona no controlo rotativo da consola central. No modo predeterminado Tour, o ecrã apresenta uma configuração adequada para o passeio. Há uma opção de personalização para a participação em uma competição.

A experiência de um dia quando se trata, por muito tempo, também que sejam os quatro desportos no modo Tour. Quando ativa os modos Sport ou Track que a direção se transfere totalmente e adquire um ruído novo. Há outra grande alteração é na sensibilidade à direção, que se quase é inativada no modo Track, tornando-a quase direta. O ruído, muito poderoso. Pode, se quiser, ajustar em qualquer instante manualmente e selecionar a velocidade, ou para de não girar e conduzir sempre no modo Track.

O próximo truque na experiência de dirigir que é o Skywire. A caixa de velocidade. Para os clientes dos Estados Unidos,

o motor é automaticamente desligado quando o carro está parado e engrenar.

Na prática, aché o sistema um quarto de segundo desnecessário para ativar, mas lá se habilita. Seja como for, é melhor do que não ter um sistema qualquer de sincronização. Pode comprovar isso mesmo quando usa as extraluzs colocadas patilhas no volante que ativam e desativam o sistema. É um pouco desafiador ter duas abas para ligar e desligar um só sistema, mas pelo menos já tem as patilhas que ajudam a lembrar. E há também o sistema de iluminação de neblina. A Chevrolet diz que isso nunca foi necessário.

Se pensa que toda esta tecnologia prejudica a pureza da experiência de condução, está enganada. O C7 faz a USA sentir primeiramente uma relíquia tecnológica, mas o carro transmite uma agradável sensação mecânica. Inicialmente, não é possível sentir a diferença entre o C6 e o C7.


A direção, a potência e a suspensão são extremamente lineares e que lhe permite concentrar-se na estrada e na condução.

O desvanço da suspensão e a tração já um um século de existência, mas funciona silenciosamente bem, mesmo em trechos com curvas de alvarão em más condições, sei disso porque encontrei uma curva de alvarão deprecada e fiquei lá uma e outra vez, sempre com mais velocidade. Quando o carro perde a tração é porque o condutor abusou do acelerador, e não porque há algo de errado com o carro.

As opções que vão definir o carro como o Corvette de hoje são:

11 INICIALMENTE, NÃO PARECE SER RÁPIDO, O QUE É BOM E PERMITE A ADAPTAÇÃO PROGRESSIVA AO CARRO





PUTO IRREQUIETO

Houve tempos em que pensei que não iria ter paciência para aturar miúdos irrequietos. Hoje, felizmente, verifico que até tenho algum jeito.

TEXTO PAULO PASSARINHO FOTOS MANUEL PORTUGAL

AUDI RS Q3

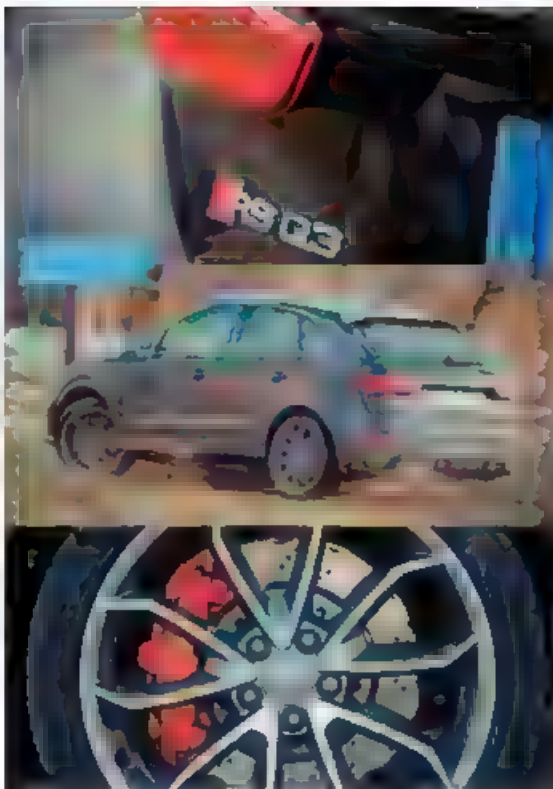


Yü. 2011 - 50. yil 3 - 4 qo'simide

[illegible]

Adriano de Souza, que não se dá ao trabalho de se apresentar, é um homem de 40 anos, de origem portuguesa, casado, com dois filhos. Ele não tem diploma, mas trabalha há 15 anos como operador de máquinas em uma indústria de calçados. Ele não sabe ler e escrever, mas sabe reconhecer as letras e os sons das palavras. Ele sabe que a palavra "calçado" se escreve assim, porque ele viu muitas vezes a palavra escrita no cartaz da loja onde trabalha. Ele sabe que a palavra "calçado" se escreve assim, porque ele viu muitas vezes a palavra escrita no cartaz da loja onde trabalha. Ele sabe que a palavra "calçado" se escreve assim, porque ele viu muitas vezes a palavra escrita no cartaz da loja onde trabalha.

Apesar de não ter a certeza que tem muita coisa. Na escola de Beckham, na cidade da divisão quarter, sendo de vez em quando a escola do ensino médio, de vez em quando a escola de ensino médio, por isso é que tem muita coisa.





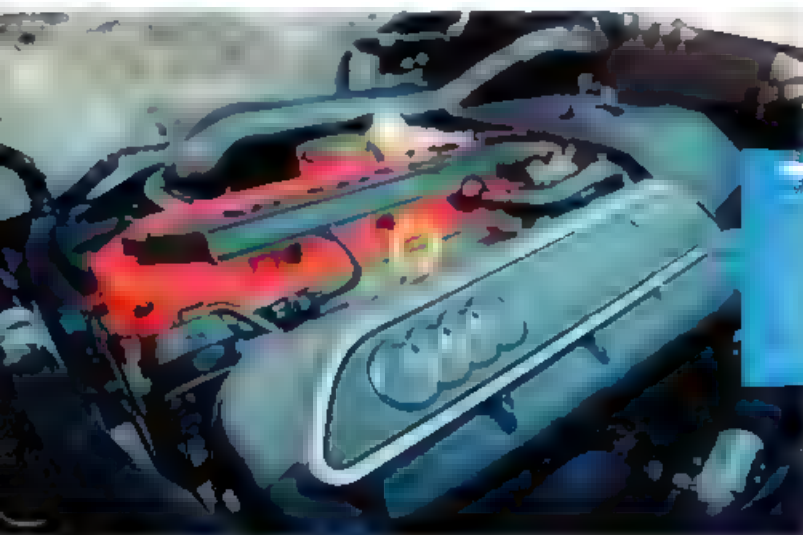
“PORQUE LIGADO, BASTA! COLOCADO, É UM CASINO DE POTÊNCIA E VALSAS”

por cima, apesar de não ter o som de um V8, não deixa de entusiasmar com o matraqueio dos seus “apenas” cinco cilindros.

A ficha técnica indica uma aceleração de 0 a 100 km/h em 3,3 segundos e a velocidade máxima está próxima a 250 km/h, mas que não esperem: nem por aí. O motor tem um comportamento antástico, sempre com reserva de potência e hábito disponível para a maioria das situações que se lhe exigem. Imagino “pa” dele, provavelmente um Audi RS5 Avant, a rolar lhe todos os avanços de ele e a para estrada. “Tu porta-te bem, senão coloco-te um restritor de potência.” O mais certo é ser uma resposta a altura: “Oh, pa, vou ser a mais a dar uma corridinha e já venho.” Responção.

Mais comportamento? Houve disso. O excelente comportamento do RS 3 é auxiliado pela carroçaria rebaixada em 25 milímetros, mas acima de tudo, também pelo sistema quattro. Senão vejamos: O diferencial mecânico encarrega-se de distribuir a potência. Se se ia a pensar que devia ser mais esbaforança e transporta-se apenas para as rodas de aliciação, não esqueça. Sabe porque tem um “Q” no nome? É porque pode ir a 100 km/h. Porque com a força que tem é capaz de arrasar em asfalto, mais acredita que numa estrada de terra, vá lá, sem grande razão porque, para além do Q tem um RS, o que mostra também o seu potencial. O sistema quattro é fantástico. A razão está num patamar alguns centímetros por segundo na estrada e o sistema de fixação de cavaleiros ao eixo. Não não exige, porque mais carros de





A dark blue Audi A3 sedan is parked on a green lawn. The car is positioned in front of a light-colored house with a dark doorway. The image is somewhat blurry and has a low-resolution, pixelated appearance.

A suspensão da execução do R\$ 1,2 milhão para o município foi uma elevação, eu diria, de 10 a 15 por cento, e isso é o máximo que se conseguiu, aliás, eu tenho que dizer, de fato, mesmo assim, agora, não vou por culpa de esse tempo que foi lá de se aguentar a adora, e uma multa, você não acha que eu não estou nem aí?

[illegible]





TESTE COMPLETO
 10.01.2014
 DE 120 A 130 km/h

AUDI RS Q3

Preço: € 71.890
 (€ 86.379 com ensaio)

Motor: 2.480 cc
 3 cilindros em linha
 310 cv às 5.200 rpm
 420 Nm às 4.500 rpm

Performance
 0-100 km/h em 5,5 seg.
 250 km/h vel. máx.
 (limitada)

Transmissão: 7 vel. auto
 5-Tron. Tração integral

Economia: 8,8 l/100km
 (por ciclo urbano)
 206 g/km CO₂

Peso: 1.750 kg





matrícula. Conte ainda com pneus mágicos 255, 35 R20.

P, a água quente para não ter o frio, que imagino que a conta da "Pneusdaquequela" seja elevada.

E gostei do teto de abrir elétrico com o vidro panorâmico? Passar mais um cheque de 400 euros para poder desfrutar do céu azul e do sol reluzente na sua cabeça.

A sua conta ficou ligeiramente passadinho, toda pelo fantástico sistema de som Bose — mas são euros que eu dispensei bem para ter de ouvir a ouvir o roncar do motor e do escape — os pelos retrovisores exteriores elétricos aquecidos e rebatíveis, e os rematados cromados locais num total de factura a superar os 800 euros mais impostos...

Raio do miúdo. Tenho de ir à escola falar com a professora, e então com a mãe, a ver se consigo pagar até ao final da Passadinhos antes do tempo, já que é divertimento não mesmo, ainda pnd a conta — no bom adinho mesmo.

Ah, e poi fazer o plano, quer habitar em qualto erga a brincadeira, no seu trido? A estes de, he dizer... vamos então vamos aqui escarregar uma coisa que às vezes nem nos lembramos quando testamos certos carros. Impostos! Impostos! Neste caso e bem pertence a acreditar em mim.

A Audi retete um preço base de 46.200 euros; se somar as opções, tem um valor a conduzir 54 mil euros (a estes de impostos). Era bom, não era. Some 18% IVA entre outros selo e essas coisas e passe a um cheque de 86.414 euros!

E porque fazei tanto em impostos? Porque a Audi RS Q3, caso na Alemanha, pouco mais de 54 mil euros — a este impostos esclarecidos? Chega de coisas que eu pnd a ter a cabeça a roda de volta, estou aqui a insistir.

Agora a pnde protestar e me conjugar contigo... O miúdo sabe os carros, mas é leve e me esquecer que nem quais as tspanças que faz, eu pnd a ler as etiquetas com a minha carteira, silva a sua responsabilidade.

Entretanto, e antes de ir para a Elefanta Azul, mais próximo, vou a... a... mais 20 euros... da para mais uns euros... 26

“Raio do miúdo. Tenho de ir à escola falar com a professora ou com a mãe!”

TEXTO JASON BARLOW FOTOS LES BRUMBLE

QUEBRA CORAÇÕES

Quando pensei que Alfa Romeo 4C
esperado. Agora, a expectativa de
o início da avaliação é impreciso.







está aqui em clima e rarefeito. Estamos a 275 m acima do nível do mar, a olhar para a vastidão do Lago Serrù. Uma barragem colossal, armada de milhões de litros de água, uma imensa barragem, embelezada por uma imagem em betão a 100 metros de distância. É possível sentir a força da barragem, e até a escama desta maravilha feita pelo homem e da paisagem vertiginosa que a envolve — que o tão aguçado Alfa Romeo 4C parece ainda mais pequeno do que é.

O simbolismo é óbvio. Duvidamos que 2013 produza qualquer outro carro que queiramos gostar mais que o 4C, mas o Alfa tem um longo caminho a percorrer. A um tempo, que a marca não tem um sucesso estrepitoso que dá à geração inteira de condutores para quem a Alfa Romeo é apenas uma nota de rodapé histórica e quase mítica. Para os mais velhos, o apelo do bem-vendido é quase tão profundo quanto é largo em Itália do passado. Já no Alfa Romeo não desbloqueia o seu potencial, como um supercarro, já não se trata de motor central e chassis em carbono, e vemos que uma parte dos segredos do Alfa já não se encontra.

A Top Gear organizou uma experiência exclusiva de imersão total de 24 horas. No primeiro, bebemos dormimos e não dormimos. A base da Alfa para a estrada é a história do carro é o centro de testes do grupo Fiat, em Balocco, a uma hora de Milão e muito perto dos Alpes. O antigo piloto de F1 Giancarlo Fisichella foi emprestado para a viagem de competição da Ferrari para mostrar a capacidade do 4C. "É um brinquedo engenhoso", diz ele quando, em meio aos pilares negro retrogressos, seu Pad

one está a ver a transmissão ao vivo da operação de lavagem do Costa Concordia.

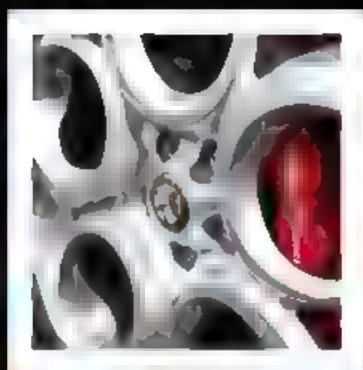
Por Suocco anda também um Alfa Romeo 83 Stradale, um antepassado de 1967 do 4C. É uma visão excitante, mas a aparição deste fantasma na festa é relevante para o efeito. Foram feitas apenas 18 unidades, e o Stradale, embora o seu V8 de 3.0 litros produzisse uma perca 230 cv, só pesava 700 kg. Portanto, andava que se desenhava. Não é a primeira vez que um fabricante automóvel olha para o seu passado para evoluir. A inspiração para o 4C parece ter vindo diretamente do 33 Stradale — o peso de 915 kg, a tração traseira e os 240 cv são o máximo que a Alfa consegue aproximar o 4C do clássico com 40 anos sem arriscar infringir as legislações atuais. O motor de 1.75 litros cumpre as normas Euro 6 ao emitir não somente 57 g/km de CO₂ e consumir em média apenas 6,8 l/100 km. Se há um problema, a estrela tova sem metade dos cilindros do motor antigo. Será que esse sacrifício penaliza demasiado o carro?

O 4C é o esportivo mais pequeno que conduzimos nos últimos tempos, o que significa que precisamos de estrada desafiante — a marca que suporta bem muita, vamos ao do vale de Aosta e subirmos a Lago del Nivolar, onde Michael Cui esteve à beira do precipício com o Alfa num fim de qualquer antigo. É uma estrada tão sinuosa e desafiante como qualquer outra na Europa. "A melhor parte da condução é quando encontramos curvas encaixadas", disse-me Louis-Carl Vignon, piloto da Alfa, no meio deste ano, durante uma visita à linha de produção do 4C. "Respeito o Illegati veyron, mas dividir que acompanhe o 4C numa boa estrada de montanha." É esta a hora de parar para um pouco.

Aspirar e respirar sempre com vontade, obrigamos. A sua zona masculina entra em efervescência ou não, e o 4C entra na primeira categoria, mas a que não seja pelo aspeto. O V12 de design de Giorgetto Giugiaro é inevitavelmente bonito, lustra no comunidade de imprensa a sua paixão pelo carro. "O 4C é uma oportunidade para escrever um certo tipo de vocabulário da terminologia Alfa Romeo porque diz respeito à construção de um supercarro focado no utilizador, no ser humano, e é aplicável a todos os produtos da marca."

"A TG organizou uma experiência exclusiva de imersão total com o Alfa 4C"





Pessoalmente acho que tem curvas apelativas, especialmente na zona do rabo. A julgar pelas opiniões enviadas pelos leitores o 4C não é um sucesso total. Os faróis levaram uma coça. Culpa do diretor-geral, Sergio Marchionne que quervecio e obrigou a alteração dos faróis do *concept* o que terá custado quatro milhões de euros. É uma questão de gosto pessoal, mas acho que os críticos vão mudar de opinião assim que virem o 4C ao vivo. É pequeno e muito bonito.

Inevavelmente vai de contrar o brilhante Porsche Cayman, mas o Alfa é mais parecido com o Lotus Elise. Também se parece com um bruxo, mas é mais rápido que o britânico, em especial visto de frente, e dá a sensação de que é um supercarro à espera de alguns mais fôlego e entrar do italiano. O seu chassi em fibra de carbono, exposto e cru, é um aviso constante da seriedade deste carro. A maneta faz tudo o que pôde para retirar peso ao carro, do banco dezo de pendurar a suspensão do traseiro, amortecedor e gâs da porta do motor ao puxando da porta escura, presta um pute e ac. Abiliter motorblock, revestido num material chamado: F14.

A instrumentação da lagua é um acréscimo figurável, o mesmo do som quase não existe e o ar condicionado é controlado através do atípica bordas rotativas, é mais o acolhimento mas os bancos, com estrutura de carbono, são finos e o facilmente terço a aprovação das análises do osteopatas.

O chassi de Alfa pesa apenas 65 kg, é formado por folhas unidirecionais de fibras entrelaçadas e cozido numa autoclave num processo que espelha o que a McLaren usa no 12C. A Dallara, especialista em tecnologia de competição, ajudou a desenvolver o chassi. "Mancomun produz 3.500 unidades por ano" revelou Toussaint-Carl Vignon, "o que significa que somos o maior fabricante de carros com chassis em carbono". Sim, ou não.

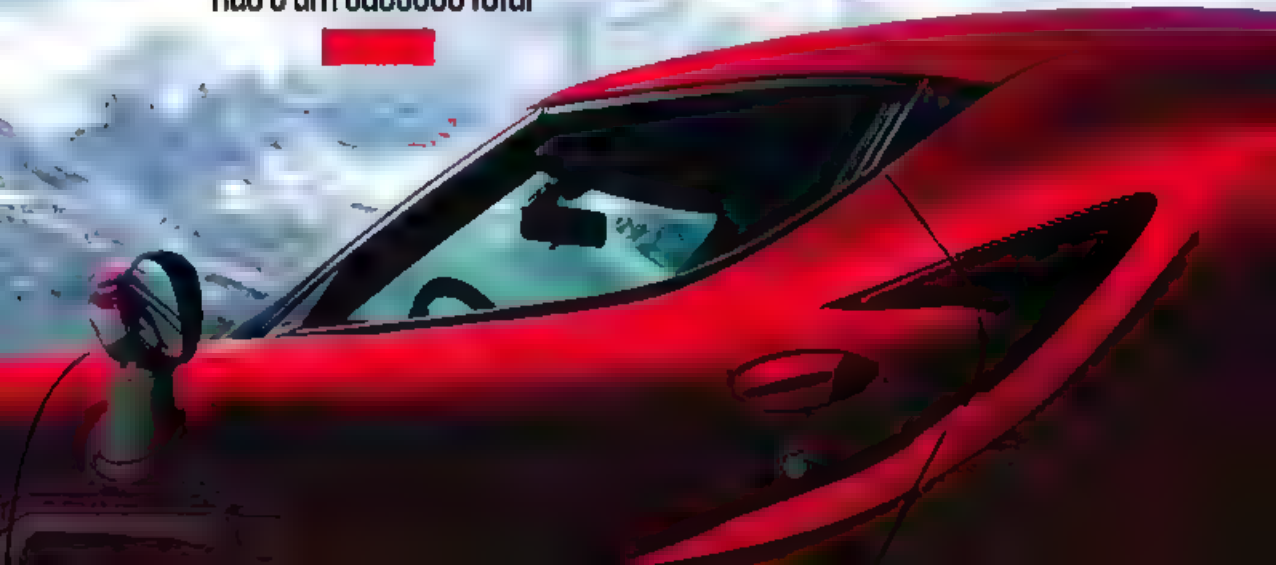
"Acho que tem curvas apelativas, especialmente na zona do rabo, mas o 4C não é um sucesso total"

Distribuído a massa total do carro é composta por 38 por cento de alumínio, 23 por cento de aço e dez por cento de fibra de carbono embora a última representa um quarto do volume do carro, o que realça a importância da fibra de carbono na poupança de peso. É a Adler Plastic, parceira tecnológica da Alfa sediada em Nápoles, que fabrica o chassis, transportando a depois 600 km para norte até à fábrica da Alfa Romeo. É na verdade um espaço reservado para a primeira fase da fábrica da Maserati, onde o processo de construção do carro usa o mesmo equipamento e técnicas que o fabricar no carro com chassis de alumínio no mesmo tipo de zona de deformação, formação do painel das e chapas.

A carroçaria é sujeita a 400 testes de injeção com dois directores da fábrica descrevem os como "a supressão de defeitos" nos anos 70, criados muito rápido. Assim, atualmente, 40, afirma por acabar saem da fábrica para serem puxados. Depois, regressam são desmontados e eliminados em oito estações de trabalho diferentes, cada uma gerida por um responsável. Mais mil metros aleatórios o 4C tem 654 componentes e cada carro tem de passar 35 testes na área de aprovação de final linha de produção. Tudo isto resulta num carro tecnológico e moderno e tecnologicamente avançada, mas que também demonstra mais, as boas características da velha garra.

Até o som que produz quando o põe a trabalhar faz lembrar os temporais. O motor do 1750 cc tem quatro cilindros e é uma variante em o mesmo do bloco montado no Giulietta Quadrifoglio, aqui modificado para produzir 240 cv aos 6.000 rpm e 350 Nm a partir das 2.000 rpm. Recorre à injeção direta, abertura variável das válvulas, alimentação optimizada de combustível e 5 bar de pressão no turbo. A transmissão TC é a mesma usada no Ferrari da Alfa, ao passo que o famoso sistema de gestão DDA - Dynamic, Normal e All-weather - também está presente. Empurra a alavanca para a posição D durante alguns segundos para ativar o modo Race e desligar o controlo de tração.

Classificar os primeiros momentos de condução no 4C como anticlimáticos é um exagero, mas talvez o romântico Alfa em um esperance o carismático barulhar enorme dos seis cilindros no até o famoso estraquear dos quatro cilindros do Alfaad. Os Alfae, mais do que a maioria, são carros que se definem pelo barulho que produzem. A edição de lançamento do 4C tem um escape despretensioso mas um toque que caracteriza para a minha satisfação subjetiva.





ALFA ROMEO
AS RUAS À NOITE
AOL.COM



3. INSTALAÇÃO
É INTEIRAMENTE
VIRTUAL NO 4C



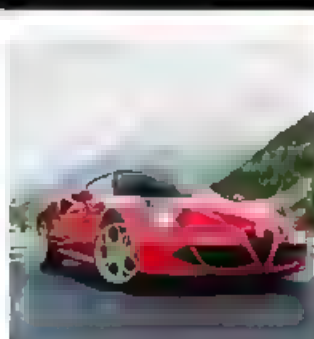
SIM, É BON TO,
MAS OS DANCOS
SÃO FININHOS



"Apercebo-me logo que
ter um Alfa Romeo 4C é
suficiente para animar
uma pessoa"



NÃO TEM MUITO
ESPAÇO PARA MALAS.
VÁ JELEVE.



FARÓ 5 - QUER GOSTE
QUER DETESTE,
TEM DE OS TER!

Sos a um antigo carro de corrida ao ralenti, mas depois é demasiado estridente. É difícil, mas não em linha reta a alta velocidade e tem tendência para fugir como um 911 antigo. Pelo menos está vivo nas suas mãos.

Mas há mais problemas. Sabe quando está numa sala cheia de pessoas e há uma personalidade que desvia irritantemente todas as atenções? Bem, na 4C é o turbo. Em vez de cumprir o seu papel discretamente, sopra, coarpe e aspira constantemente. Pior ainda que estou a lutar com a caixa de velocidades: tem a suavizar a sua acção ao levantar a pé sempre que engrenio a relação acima, e um pouco a rezar para que corra tudo bem quando redubro. A Alfa Romeo anuncia 130 cm³ para os passageiros e diz que chega a ser mais rápida que a Jo Perrin - 458 Italia. A minha experiência desmente as afirmações da Alfa.

A novidade que acontece, de súbita a qualquer momento, vem de subita estruendo de montanha sob condições muito más. Pelos menos, o carro não tem a intuição que eu sei a abalo e as poças de água não representam qualquer ameaça. Só que dava tudo para entrar no voto na decisão Porsche Cayman, um carro tão fino, muito equilibrado, que consegue do fronto um tornado, e chegar ao total o var que é gerido pelo equivalente ao tempo de sessi Parity e o equilíbrio de um ser de sobrevivência.

Seguinte dura, mas tem de ser. Não é a mesma coisa que a de um carro de corrida, mas a de um carro de corrida. A minha intenção de o levar a uma pista de corrida para chegar a Serra e encontrar a estrada que lá se encontra. Não? Não, não, não, e a perseguição de que o 4C é influente para a minha vida. Não? Não. Entre carro não se conduz. Veste-se. O volante é demasiado grosso e tem, como manda a moda, o fundo raso, mas a direção tem a assistência é convencional. A altitude elevada prejudica a condução, mas na descida pela montanha em espiral, o pequeno A ficanta enquanto dá tudo o que tem e a velocidade é vertiginosa. A minha com raios entusiasmados que quase mevo tudo demais para

um punhado de ganchos. Felizmente, os Brembos com discos de 305 mm na dianteira e pinças de quatro pistões são magníficos. E o facto de ver bem para onde vai ajuda bastante, especialmente quando pode encontrar um lago gigantesco após a curva seguinte.

A medida que avançamos, o 4C começa a brilhar. O chassis é excelente, estável e neutro, mesmo quando abusamos e travamos cada vez mais tarde à entrada das curvas. A precisão dos magnus pneus dianteiros 205/40 é eletrizante e embora a estrutura em carbono seja ruidosa quando o carro passa em pisos acidentados, o 4C é muito composto e surpreendentemente confortável. Os benefícios do peso baixo são óbvios.

O que o carro tem às paletes é aderência. Se aciar a pé do acelerador a meio de uma curva, o motor em posição centraliza o carro, deslizar de tração mas não estou a sentir uma certa pura esaga or-huadeiras. O carro é, principalmente, neutro, e ilustra subvagentino a tite de puxar pelo motor, este Alfa é muito rápido. Despacha os 100 km/h em 4,5 segundos e ganha velocidade rapidamente. Encontre alguns limites e divirta-se com a banda sonora a quatro cilindros. E a menos que aperte o botão do manual, manter-se-á em 7NA em 7ª marcha - o que é grande.

O 4C demora algum tempo a mostrar o que vale, mas também será adquirido por pessoas que vão divertir-se simplesmente a dizer para chi. Não é claramente um Porsche, não sequer tem a beleza na cara do rosto, mas tem uma beleza como se fosse a sua própria. Tem a mesma sensação de bem-estar que a de um carro de corrida, mas a mesma beleza é a mesma que a de um carro de corrida.

Mas o portador e o motor que o 4C possui é a mesma coisa. A área da propulsão. Será que tem a mesma propulsão e peso e as emissões boas por um V6 a 4 cilindros com a mesma velocidade? Não? Não, não, não. A Alfa Romeo chama-lhe "torque" e o motor é mais. Assim, o 4C é um carro que gera um torque e a sua velocidade é a mesma que a de um carro de corrida. E, precisamente por isso, o 4C é o carro de corrida.

ALFA ROMEO 4C

Preço: € 61.000

Motor: 1.750 cc.

4 cil. turbo, 1600

TCT de série

relações, tração 4x4

Performance:

240 cv de 6.000

rpm, 350 Nm

de 2.200 rpm,

0-100 km/h em

4,5 s, 258 km/h

Consumo/emissões:

6,8 l/100 km,

157 g/km CO₂



ALFA ROMEO 4C

“NÃO É
UM CAYMAN,
MAS ISSO NÃO
IMPORTA”

OK, o 4C não é perfeito, mas Richard
voltou a apaixonar-se pela Alfa

TEXTO: RICHARD HAMMOND / FOTOS: JUSTIN LEIGH



Im, sim, senhor Barlow, eu compreendo, mas segundo as Regras TopGear só é um verdadeiro fã de carros quem tem ou já teve um Alfa Romeo. Isso quer dizer que, para diversão de uma certa palerma que veste camisas de péssimo gosto, eu não sou. Mas

passo-se o seguinte: eu tenho uma reação automática à morte, um tipo de efeito estrasmo, que vem de uma exposição grave a Alfasud e a posters de postas encapacoladas de Tipo 33 Stradale. Não tanto ao 145 nem ao 156 de aspeto tristonho.

O facto de os Alfas de que gosto, os Alfas que servem de base à minha ligação emocional, serem muito antigos é de extrema importância. Até os *eliffi* puros e duros admitam que a Alfa não tem muito de Romeo nos últimos anos.

Mas isso são águas passadas. O 4C chegou e, após ter roubado as chaves, é óbvio que a marca italiana tem aqui um passo de que vale a pena falar. E isso fez-me ficar feliz.

Só que acho que estamos a abordar a questão de um modo totalmente errado. Concordo que o ensaio de estrada e a comparação aos rivais de tamanho, preço ou capacidade do motor equivalentes seja adequada a uma revista automóvel, porque é isso que fazemos. Mas depois de ter conduzido este pequeno, égil e estranho Alfa numa estrada de montanha, acho que o cliente-alvo do 4C não está minimamente interessado em testes de grupo nem tempos de volta.

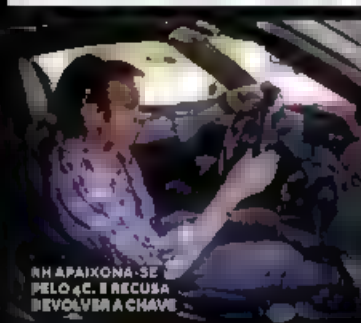
Tenho a explicar. Eu sei que a falta de velocidades não vai espantar nenhum jornalista veterano, e que às vezes mostra-se hesitante e algo molengona. Também sei que o funcionamento do turbo é uma questão de gosto, com o seu ligeiro zumbido quando se tira o pé do acelerador e o chilrear de um periquito a ter um ataque cardíaco no resto dos casos. E quem estava à espera de um Alfa Romeo revestido a pelo para levar a secretária Joana ao gastropub vai ficar desiludido. O 4C é demasiado leve e simples e tem a acústica de uma banheira de latão.

Se quer ir para o bar e ter a convívio "o meu é melhor que o teu" do costume, compre o Porsche, já que esse vem com uma apresentação em PowerPoint que mostra, com recurso à lógica, a superioridade do Cayman em praticamente todas as vertentes.

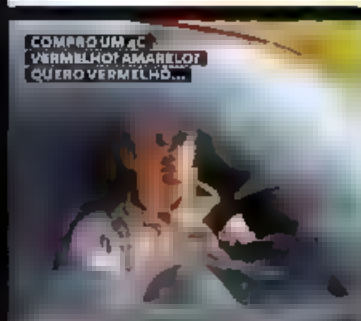
Mas o meu coração não sabe mexer no PowerPoint e tem problemas em ligar o positivo laser quando precisa de lembrar os números. Quem compra o 4C não-lo porque quer esse Alfa, não porque preenche o requilíbrio X ou o critério Y. É um carro apinhadinho, vistoso, belo, rápido e pequeno. Um carro com uma herança requintada que prefere distinguir-se de todos os seus rivais. Não pode, na verdade, compará-lo a outros modelos porque é impossível enquadrá-lo numa categoria tradicional. É o melhor do seu segmento par a ser precisamente o único carro do seu segmento.

Depois das primeiras horas ao volante, penso: "Que carro mais intrigante!" Mas depois de muitos mais quilómetros e algum tempo de ponderação, decidi que é muito mais que isso. É sedução. É uma pedra preciosa. Não, não é perfeito, mas as suas falhas têm o dom, habitual na Alfa, de tornar o carro mais interessante. Como uma Kylie sopinha de mama ou uma Gwyneth. Arterton com acentuadas marcas de riso no rosto.

Confesso que o 4C é estranho. Representa uma nova direção para a Alfa Romeo. É a sua verdadeira vitória, a grande sucessa deste carro, é que transforma a Alfa numa marca novamente meritória, que vale a pena discutir e pela qual vale a pena apaixonar-se outra vez. E não era isso que queríamos todos? Essa manhã, quando o Vi passou para a sessão fotográfica, fiquei com imensas saudades dele e senti uma angústia cá dentro. Cheguel à conclusão - após outra noite de grande ponderação - que está na altura de tornar-me um verdadeiro fã de carros. Estou a pensar seriamente comprar um Alfa Romeo, pela primeira vez na minha vida. Quero mesmo um. Enquanto indicador de sucesso de um carro, não há melhor que isso...



NHAPAIXONA-SE PELO 4C. E RECUSA REVOLVER A CHAVE



COMPRO UM 4C VERMELHO? AMARELO? QUERO VERMELHO...





de ANDRÉ MENDES
e MANUEL PORTUGAL

Antes e

Há uns anos, a Peugeot teve a "ousadia" de colocar um *concept* no mercado, mas faltava-lhe qualquer coisa. Essa "coisa" é a nova versão R



depois



reconhecemos que estas imagens poderão causar alguma confusão a quem olha para elas, mas rapidamente. Afinal, à primeira vista, parece que fizemos um trabalho com dois carros exatamente iguais. Mas isso, de certa forma, até acaba por fazer parte da magia deste artigo, uma vez que se trata de um típico caso de “separados à nascença”. Só mesmo os mais atentos vão reparar que, num destes RCZ, está presente uma asa traseira fixa, existem alguns elementos com o logo R e mais alguns detalhes que quase têm de ser apontados para que se perceba que eles estão lá. Ou seja, de uma forma simples, quais são efetivamente

as diferenças entre o novo Peugeot RCZ R e a versão do qual deriva, o RCZ THP200?

Já passaram cerca de sete anos desde que a Peugeot surpreendeu muita gente com a sua 308 RCZ concept. Um projeto que, na altura, tinha tudo para não passar de um conjunto de esboços em papel e ficar fechado numa gaveta em vez de passar “cá para fora”. Era uma espécie de versão coupé do seu familiar e tinha um formato tão pouco convencional que a marca francesa demorou quase dois anos, até cometer a “loucura” de o lançar no mercado. Tinha a missão de rivalizar com modelos como o Audi TT, por exemplo, e incluía um tejadilho bem mais baixo que o habitual e diversos detalhes estilísticos que a deixavam ainda mais original face ao formato mais convencional do qual derivava, a 308. E ainda hoje, passados alguns anos, é um modelo que não consegue ficar indiferente por onde quer que passe.

O Peugeot RCZ atual, que recebeu recentemente uma remodelação estética na secção dianteira, está menos arrojado, mas toda a linha da carroçaria mantém-se inalterada. É isso que torna o RCZ único. As duas bolhas no tejadilho, que se prolongam pelo vidro traseiro, as cavas das rodas traseiras bastante evidenciadas e os dois arcos laterais, que se prolongam desde o início do para-brisas até à tampa da bagageira. O RCZ parece quase

um felino com as patas apoiadas nas quatro rodas e esta unidade de cor branca que nos foi cedida para este trabalho, ainda consegue evidenciar melhor as formas do tejadilho e as das juntas com o interior pintado num tom mais escuro.

No habitáculo, as semelhanças com o 308 não são ainda mais evidentes. Os assentos têm um novo desenho e está presente um relógio analógico no centro da consola, que é exclusiva deste modelo. A posição de condução está praticamente inalterada, mas a cabeça fica agora muito mais próxima do tejadilho, uma vez que este desceu alguns centímetros face ao 308. E lá atrás, existem mais dois lugares, mas o espaço que oferecem para as pernas e em altura, faz com que apenas possam ser utilizados para guardar um casaco ou uma mochila, por um anão ou uma criança, sendo que nestes dois últimos casos, as pernas devido à exposição solar mais direta não vão demorar muito a aparecer. Apesar de tudo, na frente, não se está nada mal a bordo do Peugeot RCZ. A posição de condução é boa e os bancos desportivos oferecem um bom apoio lateral.

Na versão THP200, que escolhi para começar este trabalho, os 200 cavalos permitem prestações razoáveis, mas a dinâmica deste RCZ está longe de ser compatível com a estética mais arrojada da carroçaria. A suspensão mais firme não deixa





A VERSÃO R REQUER CONCENTRAÇÃO E É MELHOR DEIXAR AS UNHAS EM PAZ



RCZ CATIVA VISTO
DE ALGUNS ÂNGULOS



que o conforto mereça uma nota mais elevada, uma vez que se trata de um desportivo, mas fica também a faltar qualquer coisa em termos de precisão, principalmente ao que diz respeito à suspensão e à direção. A disponibilidade de potência abrange uma boa faixa de regimes e a caixa manual de sete velocidades parece adequada mas, de uma forma geral, a experiência de condução do Peugeot RCZ, acaba por não cativar quem se sente ao volante. E agora que já percorri alguns quilómetros com este RCZ THP 200 e já estou mais habituado às suas reações, torna-se ainda mais interessante verificar a facilidade com que a outra versão presente neste trabalho

desaparece da minha frente em curvas mais fechadas e em qualquer espaço de estrada em linha reta.

Na apresentação internacional do novo RCZ R, que decorreu no sul de França, em algumas das estradas mais insícrveis da Europa, algumas delas utilizadas para etapas do Rali de Monte Carlo, já tínhamos conhecido aquilo de que o RCZ R era capaz e lembramo-nos de na altura, ter tido uma boa surpresa. Normalmente, quando a Peugeot anuncia o lançamento de um novo desportivo, ficamos à espera de ver apenas mais umas aplicações em alumínio e um acréscimo de potência, mas no caso do RCZ R, houve muito mais do que isso.

A diferença entre os dois é incrível e ao passar diretamente do volante de um para o volante de outro, torna-se tudo tão claro e evidente como limonada simples ou com açúcar.

Sentado ao volante, obviamente que o visual que me rodeia é praticamente igual, mas as sensações de condução mudam drasticamente. A primeira impressão a tirar é que tudo se passa mais rapidamente. Consigo chegar mais depressa a uma curva, travar mais tarde, curvar a uma velocidade muito mais elevada e sair da mesma curva ainda mais colado ao banco e com o ponteiro do velocímetro a percorrer a sua escala a uma velocidade com que a versão menos potente deste trabalho



A FACILIDADE DE UM QUE ME DESAPARECE DA FRENTE

pode apenas sonhar. E tudo isto, com mais precisão e com uma dose de confiança acrescida para quem vai ao volante. O RCZ explica assim, em segundos, o resultado de todas as alterações efetuadas pela Peugeot Sport. É uma lista incrível, mas que se explica assim, racionalmente.

Tal como eu, houve diversos clientes e entusiastas da marca francesa a desejar que fosse feita algo de mais desportivo com o Peugeot RCZ. E foi por isso que a Peugeot falou com o seu departamento de competição e lhes deu um pouco de liberdade para fazer algo mais emocionante com este modelo. O motor 1.6 THP recebeu um bloco com um

novo tratamento térmico, mas também um novo coletor de escape mais parecido com o do modelo de competição. Foram criadas novas platões e novas bielas, mais resistentes a temperaturas mais elevadas e o turbocompressor também recebeu novas afinações e reforços e é agora capaz de funcionar com pressões mais elevadas. No final da longa lista de alterações, o bônus de potência assumiu qualquer coisa como 270 cavalos, obtidos às 6.000 rpm e um hiato máximo de 220 Nm, disponíveis logo a partir das 1.500 rpm, fazendo com que este RCZ R seja o Peugeot com autorização para circular em estrada mais potente de sempre.

Na parte da dinâmica, a Peugeot reconfigurou por completo as afinações da suspensão, fez descer a carroçaria mais um pouco, a firmesa do conjunto aumentou em 1,1 por cento no eixo dianteiro e 44 por cento no eixo traseiro. As vias estão bem mais largas (no eixo traseiro, a roda chega mesmo a sair da carroçaria) e até o *camber* das rodas foi ajustado para que o RCZ R possua em cada curva a uma velocidade muito mais elevada. O sistema de travagem foi encomendado à Alcon e conta agora com pinças de quatro platões e com discos de maiores dimensões, chegando aos 350 mm nas rodas dianteiras. E as jantes de 19 polegadas, com um desenho específico para esta versão e onde nem



DE FRENTE, APENAS UM "R" MINÚSCULO OS DISTINGUE



DIVERSOS DETALHES MAIS DESPORTIVOS NA VERSÃO "R"



O RCZ THP não é LINDO, MAS ACHO QUE VOU PASSAR PARA O "R"



Sequer falta o logo R, têm montados pneus Goodyear Eagle F1 na medida de 235/40. Mas há mais. Falta ainda falar numa das principais diferenças entre o RCZ "normal". É que agora está também presente um novo diferencial autoblocoante que deixa a versão R ainda mais eficaz nos traçados mais sinuosos. Na prática, é assim que o eixo dianteiro mostra uma ligeira tendência para querer alargar a trajetória, o diferencial faz com que seja reduzida a tendência subviradora e o RCZ regressa ao seu ritmo correto, buscando para isso controlar a aceleração e deixar que a mecânica trate (eficientemente) da resto. E para ajudar, a direção está também mais precisa e até o comando da caixa de velocidades está mais rápido e simples de utilizar num modo de condução mais desportivo.

A Peugeot pegou em algo de muito belo mas sem grande conteúdo, e fez com que passasse a ser muito mais interessante do que muitos estavam à espera. O RCZ R é uma (muito) boa surpresa e torna-se numa proposta muito apelativa para um troço mais sinuoso de montanha e também num clássico moderno da marca do leão, uma vez que para além de ser o seu modelo de produção mais recente de sempre, é também muito provavelmente o mais divertido de conduzir e o mais eficaz.

É claro, também teriam de estar presentes alguns detalhes destinados a deixar esta versão R um pouco mais especial do ponto de vista de quem a compra e não quer apenas saber que há diversas alterações que deixam este modelo ainda mais eficaz. Há também aquela parte de alimentar o ego, em que não necessários alguns detalhes que mostram que esta versão é mesmo diferente.

A Peugeot diz que toda e qualquer alteração neste modelo tem uma função, mas há ainda outras que servem apenas para identificar o RCZ R. Assim, além dos elementos que já referimos como a asa traseira fixa ou as jantes específicas de 19 polgadas, ainda encontramos uma saída de escape dupla, com uma saída de cada lado do para-choques traseiros e pequenas e discretos logo "R" na grelha dianteira e na secção traseira. No habitáculo, os bancos desportivos estão forrados em pele e Alcantara e têm um formato estudado para que não andemos a escorregar de um lado para o outro. Há diversas aplicações em vermelho, um novo comando da caixa de velocidades e em alumínio e até costuras específicas em vermelho nos bancos e ao tablier para garantirem um ambiente mais desportivo a bordo. Mas para que não haja nem mesmo dúvidas, existe ainda um enorme "R" entre os assentos dianteiros, numa chapa metálica que marca esta edição mais especial do Peugeot RCZ.

Claro que depois de tudo isto, e sempre cientes de que o RCZ deriva do Peugeot 308, não podemos deixar de pensar no que é que o Peugeot já poderá andar a fazer com o objetivo de atualizar este modelo, usando como base o seu novo 308. Mas nesta fase, se já existir um "novo" RCZ, ainda está garantidamente fechado a sete chaves, em salas a que muito poucas pessoas têm acesso. Resta apenas imaginar. E esperar que a versão R chegue logo no início da sua comercialização. **7**



RCZ THP 200

Preço: € 34 180
 Motor: 1 598 cc, 4 cilindros,
 200 cv às 5 500 rpm; 273 Nm às 1 700 rpm
 Performance: 0-100 km/h em 7,5 seg.; 237 km/h
 Transmissão: Tração dianteira; caixa manual de 6 vel.
 Economia: 6,9 l/100 km; 159 g/km CO2
 Peso: 1 297 kg



RCZ R

Preço: € 44 580
 Motor: 1 598 cc, 4 cilindros,
 270 cv às 6 000 rpm; 330 Nm às 1 900 rpm
 Performance: 0-100 km/h em 5,9 seg.; 250 km/h
 Transmissão: Tração dianteira; caixa manual de 6 vel.
 Economia: 6,3 l/100 km; 145 g/km CO2
 Peso: 1 280 kg

A ASA E OS ESCAPES
 IDENTIFICAM O RCZ R



OLIE MARRIAGE
JOHN WYCHERLEY

CIRCUITO ELETRICO

Será o Porsche 918 Spyder capaz de algo mais do que um tempo de volta rápido em Nürburgring? Para descobrir, temos de conduzi-lo nós próprios.





O GENIPISTA DE WEISSACH, CENTRO NEVRÁLGICO DA PORSCHE, É UM BÉLIO MUITO AGRADÁVEL



O resto do dia, a ruína preenche o ar. Malgrado que se não sinto as minúsculas perscrutarem o túnel iluminadas por um apito agudo aqui, uma buelmadela grave acolá ou por um guincho estridente. Ruído é pressão, e está a acusticar-se à porta de uma saída. Encontrar-se à saída do túnel, mas a vida está longe

O ar está cada vez mais pesado, condensado e espesso com tanto som. Então, decido fazer a minha contribuição: a minha que libera uma onda de alta frequência que domina tudo o túnel cortando a monotonia da hora de ponta e das buzinas com uma explosão selvagem de combustão interna violenta.

Onde havia cacofonia, há agora clareza anárquica e estridente. Quando termina, o ar fica vazio, silencioso durante um segundo. Depois, voltam as buz, modelos

em túnel. Intelto, um coletor de trânsito congestionado de fim de tarde, ficou sob o comando do meu pé direito. Um pé direito que está ligado a um dos motores aspirados mais impressionantes que um carro já teve o prazer de receber.

Está surpreendido? Espeto que não. A Porsche tem um historial longo nesta área, mix entre tecnologias híbridas e motores elétricos, com a novidade e a incrível potencialidade dessas tecnologias, e humilde motor com plácida potência, ser passiva, pura sequência plácida. Não neste preciso momento, já que a Porsche 918 Spyder está a demonstrar todas as qualidades de um supercarro: andar depressa, fazer barulho, chamar as atenções. Podia muito bem ter rodado o selector no volante para a posição E e atravessado o túnel no modo elétrico. Não, não, quero.

Muito mais cedo nesse mesmo dia, estava em Weissach nas instalações de investigação e desenvolvimento da Porsche na zona de Forstgut. Fazer de tudo aqui, do esboço inicial ao protótipo funcional. Foi aqui que, em três anos, o 918 Spyder recebeu o aspeto da vida, os seus cavaleiros até ao fundo das imaginações. Pensamos por escritórios uniformes, empilhados e o fluxo normal de pessoas e materiais de uma zona fabril, só que está tem a pista de corridas. Fica a impressionar a da Porsche nesta área e a sua influência na engenharia geral e no mundo de trabalho. Não há quem residentes não se reportem que o novo carro de LMP1 esteja, já a perturbar o ar frio da manhã.

Num escritório baixo de um dos prédios, encontro-me com Dr. Frank Steffen Wulfsberg. A feliz confluência da sua experiência na Porsche em sistemas elétricos e na competição automobilística tornam-no o homem perfeito para liderar o programa 918. Faz dois anos e há a ajuda e há o apoio de tudo. Testa as primeiras protótipos, o carro que bateu o recorde em Nürburgring, um outro com uma decoração Martinis (tudo isso na vida). Ele é o chefe em Zuffenhausen. 25 protótipos e mais algumas de produção. Muitas e muitas horas de investigação e desenvolvimento. Vejo uma clareza de 918, e um bem mais brilhante e de aspeto terminado, azul, cromado. É o novo. Entramos depois numa série de oficinas altas e bem iluminadas.

Mais 918 em vários estudos de montagem. São livros Wulfsberg mostra-me componentes do motor dispostos sobre uma bancada, deixa-me pegar, toca e mexer. As peças são todas de alta qualidade, leve, atrevida, e o conjunto, na perfeição, uma visão bela. "Para mim", diz o engenheiro com reverência, "este é o nosso melhor motor de sempre".

O que mais me impressiona é a densidade do 918, a impecável arrumação das peças. A carroçaria não foi simplesmente esticada



PACOTE WEISSACH

Instalado no nosso carro, este pacote opcional reduz o peso do carro em 43 kg graças às jantes em magnésio, rolamentos cerâmicos, menos material estrutural e uma vareta em carbono em vez de elevadores de capot. Custo: € 73 800, são 800 euros por quilograma.

“QUERÍAMOS SUBIR AO PATAMAR SEGUINTE E NÃO APENAS BATER UM TEMPO DE VOLTA”

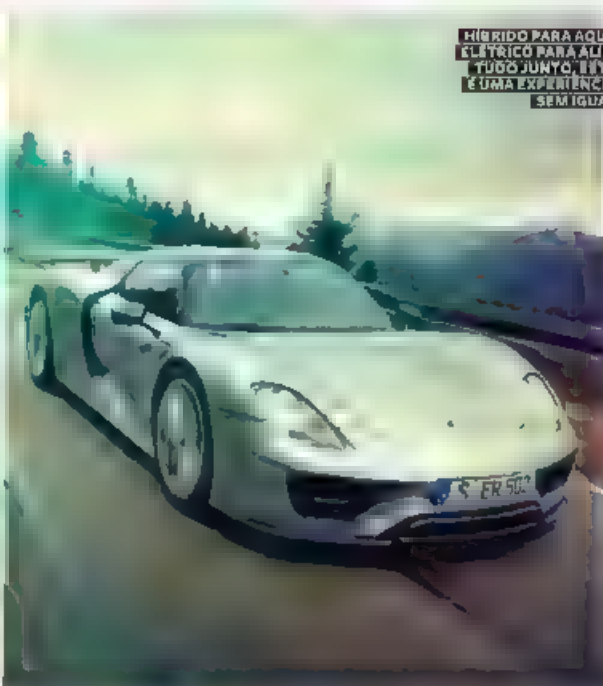


PORSCHE ABRÇA
A TECNOLOGIA HÍBRIDA
E TORNA-SE MELHOR
E MAIS RÁPIDA, COM
TRABALHO, PESSOAL!

Carrera GT



HÍBRIDO PARA AQUI,
ELÉTRICO PARA ALI...
TUDO JUNTO, ISSA
É UMA EXPERIÊNCIA
SEM IGUAL



PORSCHE 918



TÃO SILENCIOSO,
TÃO RÁPIDO,
TÃO ESPANTOSO,
QUEREMOS UM...
TANTO, TANTO!





DENTRO DO 918

1. CONTROLOS ROTATIVOS

2. ECRÃ TÁTIL

3. MODOS DE CONDUÇÃO

4. TRÊS BOTÕES

sobre o chassis, e os componentes não parecem querer rebentar com os paucéis de carbono. No entanto, se os rebover, o Spyder parece uma obra mecânica de Günther von Hagens – sem pele, o carro mantém a sua forma. O motor? Tal como no Rastler não o vemos por estar dentro da sua estrutura em carbono, sob as duas saídas de escape superiores, ligeiramente chamuscadas.

Lafora Walliser leva-me até ao meu carro. Dá-me a chave. Fico desapontado por ver que é a mesma chave com o perfil do Panamera dos outros modelos Porsche. Onde está a chave em carbotânio? E fico surpreso pela falta de instruções. Vamos sair com o carro para ele me explicar algumas coisas, mas para já só me dá onde devo pôr o telemóvel e que não vale a pena procurar o ajuste em altura do volante (só tem em profundidade, o resto é feito com o banco). Passamos uns dez segundos – então tudo ajustado.

Se tivermos em conta a complexidade absurda da sua mecânica, preparei-me mentalmente para uns dez dias, pelo menos, uma hora). É agradavelmente simples conduzir o 918. Há uma pequena panela aerodinâmica perto da mão direita – controla a caixa de velocidades – e um seletor igualmente aerodinâmico, no volante, seleciona o modo de funcionamento da propulsão. Funcionam com princípios matemáticos e o sistema troca os modos gurus.

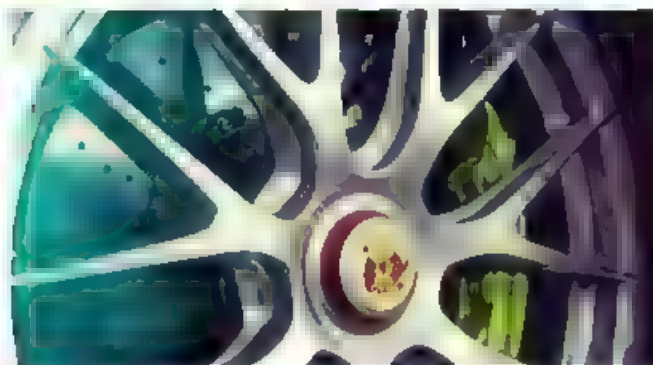
Uso a pa. Há para pôr a caixa em D o novo seletor para escolher o modo da propulsão: E (elétrico), H (híbrido), S (desportivo) ou N (pista). O modo elétrico tem 30 km de autonomia, demora 0,2 segundos nos 0-100 km/h e alcança 140 km/h de velocidade máxima. O modo híbrido alterna entre a propulsão elétrica e o motor de combustão. Nos modos desportivo e pista, o V8 está sempre ligado, e propulsa as quatro rodas – a diferença entre os modos é o nível de ferocidade da potência. A suspensão é gerida em separado. Além, é melhor deixá-la quieta. “Quando o Marc Weisach o tempo recorde de 0-100 em Nürburgring”, tinha a caixa em automático e a suspensão em conforto”, conta Walliser. “O modo mais duro da suspensão só é adequado a pista de piso impiedável.”

Natmos, lenamente de Weisach no modo elétrico é... curranho. Tão silencioso que ouço os diácos de travão a raspar nas parafuscas. Não sei ao grito duto. É tão peculiar rodar a chave num hipercarro (sim, tem de fazer isso) e ser recebido apenas por um “Ready” a brilhar no painel de instrumentos. Mas o 918 é assim – sem qualquer vergonha por ser tão eficiente quanto é esmagadoramente rápido. Nos primeiros quilómetros a média cifra-se nos 8,81, 00 km e o prometedor mais impressionante é a forma súbita com que o V8 entra em ação. Com a revesa dos componentes, parece que o motor tem um horário CNCTV e o ruído a baixa rotação é gutural e profundo. No fim desta condução inicial – o que mais se destaca é a consola central. É uma peça fruticosa em vidro curvo tátil com o mesmo género de funcionalidade de um smartphone – pode fazer zoom com os dedos, arrastar e executar toques duplos. É o melhor sistema de sempre num carro.

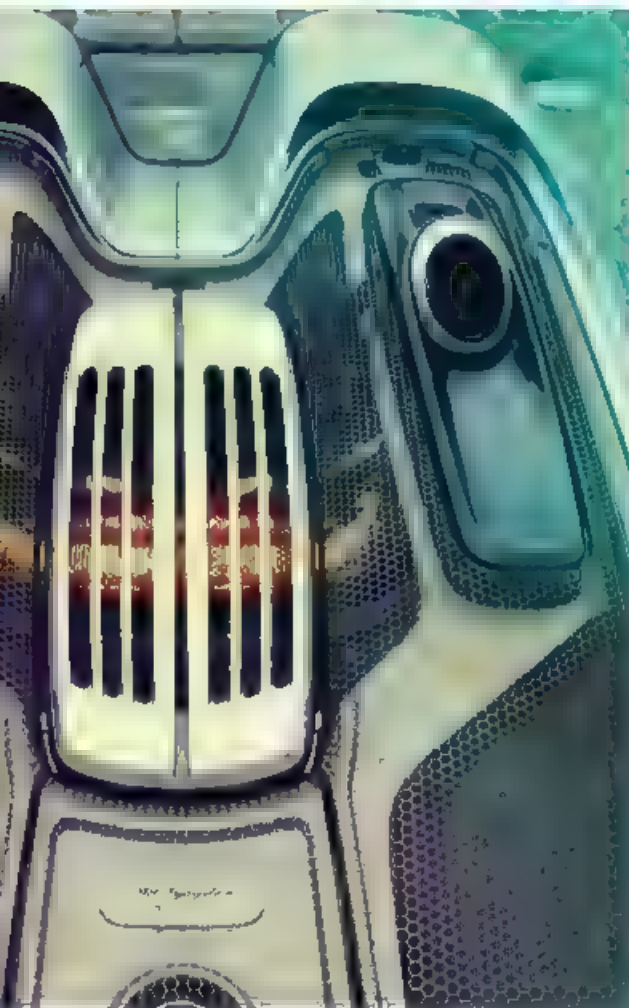
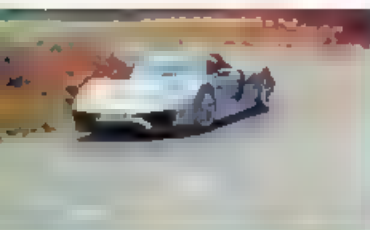
Man há pouco sentido dar 800 mil euros para ter a mesma tecnologia que tem no bolido e que lhe custou 500 euros. É que o 918 tem um objetivo diferente do McLaren P1 (ser o carro com a melhor condução do mundo). Passo a palavra a Walliser: “Queríamos subir ao patamar seguinte em tudo, ver o que é possível fazer com os materiais, a fibra de carbono, a propulsão híbrida, as baterias, mas também com o habitáculo e as funcionalidades do volante, multimedial, telefone e navegação. Não queríamos só fazer um tempo de volta.” A questão aqui é: saber se está amplitude transformou o 918 num carro fora tudo que não é o melhor em nada.

Estamos na pista de Weisach, e já percebi que o 918, embora seja calmo em estrada, é nervoso. O carro é duro – não descreverá a sua simulação rígida – e a aderência parece não ter limites à medida que dou uma e outra volta, como se estivesse numa centrífuga. Mas se soltar subitamente o acelerador, cenho de estar consentado, o 918 solta, agressivamente, a sua seta. Não é fácil manter tudo sob controlo, e, tal como Walliser refere, é impossível tentar adaptar o comportamento da propulsão elétrica. Não sou muito fã disso, mas fico impressionado com a forma como o 918 muda de direção, com a precisão estu GT3 da direção e o equilíbrio do chassis

**“O HABITÁCULO ESTÁ MUITO BEM
CONSEGUIDO. É, ALIÁS, UMA DELÍCIA”**



ENCOSTE A REVISTA
AO OUVRO PARA
DESAFRUTAR DO
PROLÍNGUO
MOTOR ELÉTRICO...



Quer um carro travar a fundo no outro lado do mundo. Seria um MP. Subitamente, apesar de o rede não ter quase que nenhuma, aqui está este 918, um carro cheio de a go nova. Das baterias carregadas, a vez 918, compreende que a eletricidade pode ser usada para a velocidade, entende o 918 na permissão e so regressa com a bateria descarregada. Mas pelo menos regressa.

Temos um deslocação em mente. Rio de Janeiro. O 918 é programado com a velocidade e, pela segunda vez hoje, concluiu o 918 para fora de Weissach e deparou-se com o trânsito do fim da manhã. O trânsito parece cercar-me. De muito perto. Não, o 918 Spruier não é uma visão comum, e a população local parece gostar bastante do carro. Pessoalmente, embora adore o aspeto exterior, a "rascaria" acho a maneira de carro, com as luzes vermelhas, demasiado "massiva" e pouco atraente. O mesmo vale para McLaren P1. Eu sei que há razões aerodinâmicas para o design de Jinnceira, mas mesmo assim, a maneira de um Aventador.

O habitáculo está muito bem conseguido. E, aliás, uma delícia. Se, dentro, uma quebra: as costas do banco são boas e a posição de condução direta para a mão, mas a vista para fora é soberba.

**"QUALQUER PESSOA PODE
CONDUZIR O 918 VELOZMENTE
SOB QUAISQUER CONDIÇÕES"**



DESCAPOTÁVEL,
TÚNEL DESERTO,
PORSCHE 918... SÉRIA
ERRADO DA MINHA PARTE
NÃO ABUIAR, CERTO?





Todas as eletrônicas são intuitivas e funcionam de maneira simplificada que exige bem a compatibilidade das manobras do 918. Fazer as manobras, quase não temos o intuito do puno do pedal, mas de pois são demasiado precisos. A mais esperta o meio do curso. Suspeito que os algoritmos do sistema de regeneração de energia não estejam bem. Enal Nunca tinha escrito uma frase d grã de um grã de Star Trek.

O piso está molhado, com folhas à mistura, e tenho 88% à minha disposição, bem como 68% de binário disponível logo às 800 rpm. O 918 depende bastante da propulsão elétrica (mas de 80% em relação P1). Mas deve encará-la de uma forma inovadora: imagine que é o único perito: resposta instantânea, imediato imediato.

O 918 é mais divertido quando engrenas a mudança alta e va a baixa rotação. A quinta é boa. Não vai acreditar na aceleração inicial porque nunca sentiu nada assim. Também outro carro responde assim a 1.000 rpm, pressionando a sua espina contra o banco. É a transição sobrenatural, de "velocidade ou não" para "velocidade ilusória" que espanta, e depois, com as rotações a subirem vertiginosamente e a chegada das 3.000 rpm, sente o processo de passagem do estômago, em que o motor elétrico é suplantado pelo de combustão. Não há qualquer perda de binário, apenas impeto, fabuloso impeto, num processo perfeitamente alinhado com o seu pe. E o V8? Veja a ficha técnica e compare-a com o do excelente bloco 4.5 na traseira do Ferrari 458 Speciale: os números são quase idênticos. E, sim, o 918 conta já, bem quando o aumento na ascensão às 4.500 rpm. E não vou mais ser de esperar num carro com escapas que se projeta na arripa, como competes direcionados ao céu.

Ronca, arracha, grita e dispara pela Floresta Negra, for, e embora a piora da Bau Wulfbud não faça jus ao seu nome

agressivo, as estradas desta zona são d abóbora. No que não atopa, tem o Spyder um m metro que roça. P não estável, não regular, tão cheio das suas capacidades. É (uma vez mais) tão parecido ao GT à sua competência em estrada que não duvido que qualquer pessoa o possa conduzir facilmente sob quaisquer condições. Torna o 918 cv fácil. E isso é o que é.

Ainda não conduzi o P1, mas porque o terreno o tempo disseram, é um hiper carro complicado. O Porsche é o primeiro e o hiper carro de reação negra para todos os cenários. Esta acessibilidade retira-o do espaço rarefeito ocupado pelo P1 e pelo LaFerrari. É verdade que não tem o caráter vincadamente máculo de James Bond, nem possui a vincabilidade ou a intimidação para do McLaren (e, provavelmente, do Ferrari).

O Porsche é mais sério, controlado e completo. Vou pensando n que não, sim, sim, sim. É a segunda parte, especificamente depois de termos a traseira da Ferrari 918 Spyder e a traseira em várias áreas diferentes: as mesmas medidas de 8,8 l, 100 km e previu em pista, mas que a traseira é a traseira, de uma quem o ve de boca aberta. É fácil conduzir o silenciosamente em cidade e pode acelerar notoriamente em estrada aberta. E, caso o tempo colabore, retira os pa nês de espalho e coloca-os sob o capot P1. E, estarece e percebe que devia t-lo feito mais cedo a si, forna ser horas, a sinfonia é tão íntima e pura.

Tem um tempo a perceber-lo, mas a marca não sacrifica nada na criação do 918. Todas as suas vertentes são espantosas, e foram afiadas independentemente umas das outras para não se influenciarem negativamente. É inacreditável. É muito mais que um super carro utilizável no dia a dia, ou a prova viva que a propulsão híbrida tem vida. Apus Prius). É um passo na direção do futuro, e, de presente e provavelmente o percurso mais completo de sempre. **123**

PORSCHE 918

Preço: € 883.553 (€ 809.753 sem o pacote Weissach)
Motor: 4.593 cc, V8, 608 cv às 8.700 rpm
Elétrico: 288 cv
Bateria: 6,8 kWh
Combinado: 887 cv, 280 Nm
Performance:
0-100 km/h em 2,6 s
0-200 km/h em 7,2 s
0-300 km/h em 19,9 s
Velocidade máxima: 345 km/h
Consumo/eficiência:
3,0 l/100 km
70 g/km CO ₂
Transmissão: PDK
dupla embraiagem, sete velocidades, 11, integral
Travões: disco carboníaco, 410 mm/390 mm
Malas: 10 litros
Dapêito: 70 litros
Peso: 1.634 kg
Dimensões (mm):
4.643 x 1.940 x 1.167

ELLE



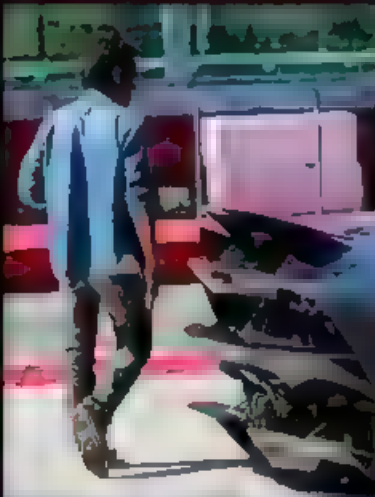


PESA MENOS QUE UM FIESTA TEM MELHOR RELAÇÃO
PESO/POTÊNCIA QUE UM VEYRON E USA TANTO
CARBONO QUE ADOTOU O NOME DESSE ELEMENTO

TEXTO RICHARD HAMMOND
FOTOS JUSTIN LEIGHTON



Isotolo é um circuito assustador para um carro como o Sesto.
O tipo de laranja não
deve ser muito rápida.



"EMANA DO
SESTO UMA
AURA BESTIAL.
ALGO DIGNO
DE UM
PREDADOR"



Hammond
está "na zona".
O Sesto não
pode circular
na via
pública... Estão
programa
Ferrari FXX

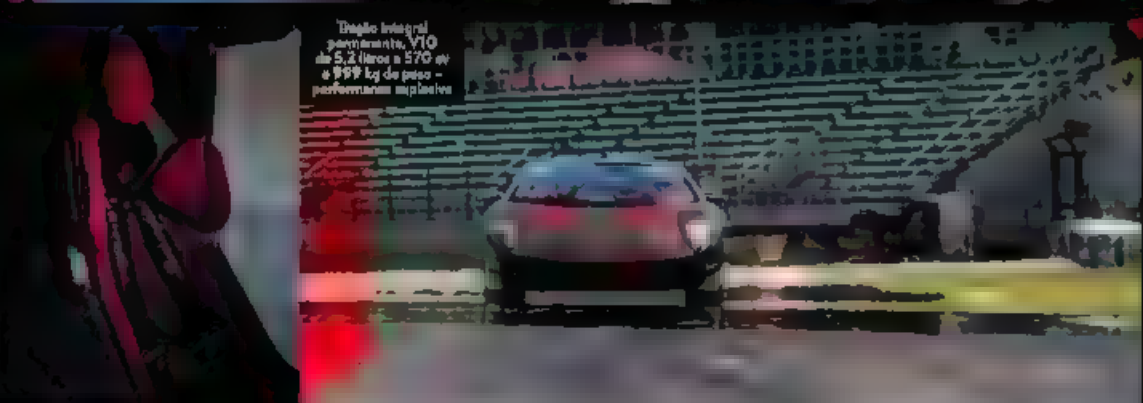




O tablier não existe, as portas só têm o espelho e os bancos são plásticos sobre o carbono.



As janelas são feitas a até o para-brisa é composto por plástico para reduzir o peso.



Tanque integralmente, V10 de 5,2 litros a 570 cv e 999 kg de peso - performance explosiva.

Bem, já falta pouco para descobrir se estou à altura do desafio. E isso eu tenho esquecido: burburinho causado pela relevação deste carro, enquanto concept, em 2010, era o que deve saber o Sesto: sua máquina V10 aspirado de 570 cv do Gallardo e o mesmo sistema de tração integral. E praticamente tudo no carro é feito em fibra de carbono. E é isso. Não tem mais *hyper drive*, não usa propulsão híbrida, sistemas de recuperação de energia cinética nem painéis solares e nem sequer, em bancos com massagens. Ainda, não tem bancos propriamente altos, com anteflexão em forma de baquetas coladas à fibra de carbono do chassis. Em síntese, que a máquina queira criar um carro com: um motor potente e fibra de carbono. O veio de transmissão, a suspensão e todas as partes da carroçaria à exceção dos apoios do motor das rodas e do tablier — o que resta dele não compoem a fibra de carbono. Até aqui, o Sesto Elemento nem fica arduo, cujo maior atributo é o selo. A fibra de carbono em questão é feita através de um novo processo que, apesar de mais lento e que demora mais tempo a produzir, ao que parece, apressa o Sesto Elemento a cruzar as fronteiras do tempo, reduz os custos de produção. Isto é, diz a Lamborghini, o futuro dos supercarros. A leveza é, sente a marva italiana, tudo. Quanto à relação peso/potência, quanto falamos de um carro que pesa 993 kg — menos que um Ford Fiesta — e tem um motor 10.000 cv, cada vez mais todo o sentido. Fica menos no mundo.

Pouco tempo depois, estava na reta da meta da 100 mil e centos na hora de arrancar. Já, há-me tudo o que é sagrado, que se queira: O sistema de tração integral, com pouquíssima inclinação para ultrapassar graças ao baixo peso do Sesto Elemento, agarra-se ao piso e catapulto o carro para a frente. Em 100 km/h chegam após 2,4 segundos, tal como o Bugatti Veyron. Mas no ponto que o enorme e pesado Bugatti recorre à potência colossais, é a engenharia de ponta para distorcer a tela da fisca, a Lamborghini acredita como um garinho a pensar numa manha.

A aceleração é bruta, e imediata — não há qualquer sensação de esforço por parte do piloto, apenas total disponibilidade de

Na primeira curva, a tal leveza transformo completamente a história. Viro o volante e não sinto que o carro tenha problemas em manter a trajetória e a estabilidade, ou que tenha de controlar a potência ou gerar delicadamente a tração, a tal leveza torna-se assas e a eletrônica. Não parece adiar os pneus nem querem deslizar. Já, mais a vontade e a vontade Veyron.

Com menos peso para deslocar lateralmente quando o carro faz uma curva, os pneus vêm a vista facilitada na manobra, com o tração. Não vem a trabalhar tanto para encontrar aderência e para se manterem agarrados ao chão. Dentro do cockpit, abafado e barulhento, sem um abridor de ar, a sensação é de estar a conduzir um carro de Fórmula 1. Mas o ruído, a velocidade, a tal leveza e a emoção de conduzir este carro transformam o esforço que o Sesto Elemento exige em pura excitação. Epi curvamos a fibra de carbono, o vértice da curva e a saída está à vista um ligeiro toque no minúsculo volante aponta o nariz para a linha curta, e a qualquer rodagem encontramos mais aderência e entram na reta.

O SISTEMA DE TRACÇÃO INTEGRAL AGARRA-SE AO PISO E CATAPULTA O CARRO PARA A FRENTE

Saídas de escape sob as rodas variando de cor

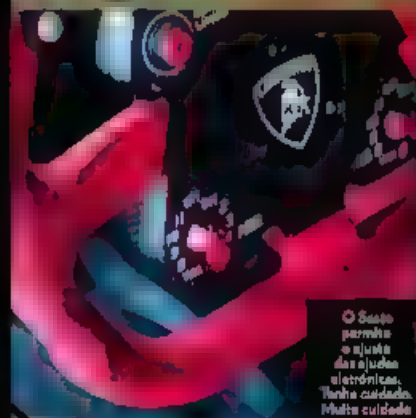




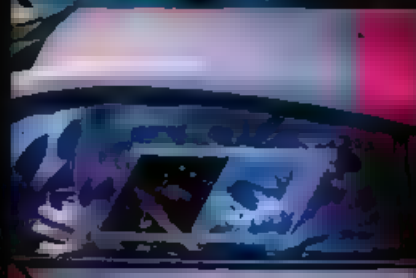
○ disponível em forma de opção no interior é o novo do seis velocidades.
○ resto é pura tradição



○ centro de estilo da marca Rossi sem ângulos para obter...



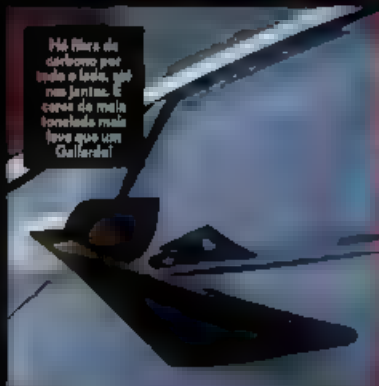
○ São permitidos e ajuste das ajudas eletrônicas. Tenha cuidado. Muita cautela



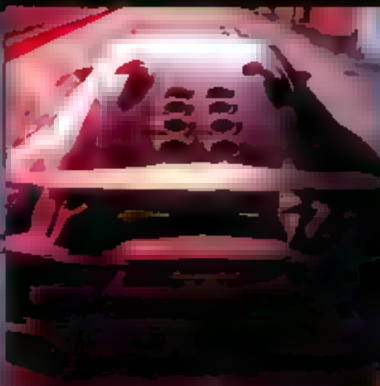




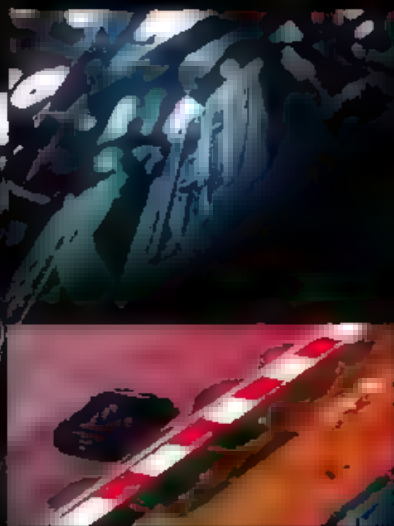
Tem 2,5 milhões de euros a mais? Lamento, mas já vai tarde. Os 20 Super Elementos já foram vendidos



Os filmes do cinema são para o lado, não nos damos conta de que a mais bela das coisas é que um Gallardo!



Richard fez a sua melhor tentativa de Tony Cooper. Os pilotos da marca não ficaram impressionados



O carro é mais vivo do que qualquer outra coisa que já conduzi. Há fisicamente menos coisas entre os seus pés, mãos e rabo e o alcatrão, e apercebe-se de tudo o que se passa tão claramente como se pusesse a mão de fora da janela - não é fácil, já que o Perspex só desliza - e acariçasse o piso.

Fiz lembrar uma moto de competição na forma como acelera. Mas numa moto, o piloto está sempre a lutar com a máquina, a inclinar-se à entrada da curva e a usar o seu próprio peso para reequilibrar a moto e para conseguir fazer a curva depressa e bem. Claro que como estou num carro, a posição do meu corpo, que está amarrado ao banco inexistente, é irrelevante. Mas não deixo de sentir que estou a trabalhar em conjunto com a máquina, como se estivesse numa moto de competição e não no ventre em carbono deste Lamborghini.

A pista de Imola é incrível, mas há alguns momentos que ameaçam a limpeza das minhas enfiças: lombos cegos e curvas apertadas. Se o seu cérebro funcionar como o meu - sinto muito se funcionar -, memorizar uma pista não é um exercício académico. Demora algum tempo, mas após algumas voltas começo a formar uma ideia geral, mas enevoada, do que se segue, embora seja algo em que não confio cegamente. Só que, de certa forma, é isso que estou a fazer. Felizmente, eu e o Sesto não saímos de pista. Andamos muito depressa, mas tomamos conta um do outro. Uma vez mais, reforça a sensação de colaboração. O Sesto Elemento está vivo. É simplesmente espantoso.

É estranho que seja a Lamborghini a dizer "basta" na corrida aos cavalos. Mas que seja a Lambo a assumir a liderança nesta nova corrida em que a relação peso/potência é tudo, e que o faça de forma visceral, exuberante e excitante já não surpreende...

O Sesto Elemento não precisava de ter o aspeto da quadriga do dínho (embora tenha acabado de perceber que número se forma se virarmos o peso do carro de pernas para o ar), não precisava de ter blocos vermelhos impregnados na fibra de carbono e não precisava de soar às trombetas que marcam o início do apocalipse... Mas, como é um Lamborghini, ficáramos desiludidos se o carro não fosse assim. Sob o fogo e a fúria encontramos um foco, um requinte e uma pureza concedida pela leveza que são completamente genuínos e inéditos. Montar dez radiadores num motor com 1.000 cv e numa carroçaria cheia de elementos aerodinâmicos, ar condicionado e pele suave é uma das formas de criar um carro deste género. Ignorar tudo isso e concentrar-se na criação de um supercarro que consegue arrancar como a celeridade de uma bola de futebol, e que deixa o condutor fazer tudo aquilo com que sempre sonhou, é outra. É este o caminho que a Lamborghini decidiu percorrer.

Se o futuro dos supercarros é realmente este, o da leveza, eu sou o primeiro a confessar que estou muito, muito entusiasmado com o que o futuro nos reserva. **176**

"O SESTO ELEMENTO DÁ
A SENSACÃO DE ESTAR MAIS
VIVO DO QUE QUALQUER
OUTRA COISA QUE JÁ CONDUZI"

Se há carro destinado
a ser fixado na parede
de um quarto...

TopGear

WWW.TOPGEAR.COM.PT

ESTIMA
60004 SA
SETE RUA, 85, 1.º ANDAR DE PRODUÇÃO
2000-000 LISBOA
N.º 200 100 000, FAX: 200 100 000
TEL: 200 100 000, FAX: 200 100 000
N.º 200 100 000, FAX: 200 100 000

EXTERIORES
ADMISSÃO DE CATEGORIA LÍDER
DIRETOR ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO
CONTABILIDADE
APOIO ADMINISTRATIVO

INTERIORES
FERNANDO VASCONCELOS
ALEXANDRE NEVES
CLÁudia P. M. R.
TÂNIA FERREIRA E CARMEN MARIANO

MARKETING
CONCEÇÃO DE PROJETOS
REDAÇÃO E COORDENAÇÃO
FOTOGRAFIA

MARKETING
CONCEÇÃO DE PROJETOS
REDAÇÃO E COORDENAÇÃO
FOTOGRAFIA

MARKETING
CONCEÇÃO DE PROJETOS
REDAÇÃO E COORDENAÇÃO
FOTOGRAFIA

REDAÇÃO
CATERINA ALVES, DANIELA SILVA, CARLOS PINHEIRO, ESTERÇA ALVES

COORDENAÇÃO DE PRODUÇÃO
COORDENADOR DE PRODUÇÃO EXTERNA
COORDENADOR DE PRODUÇÃO INTERNA

COORDENAÇÃO DE PRODUÇÃO
COORDENADOR DE PRODUÇÃO EXTERNA
COORDENADOR DE PRODUÇÃO INTERNA

DIREÇÃO COMERCIAL
DIRETOR
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

DIREÇÃO COMERCIAL
DIRETOR
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000

REDAÇÃO
REDAÇÃO
TEL: 200 100 000
FAX: 200 100 000



NOSSA MISSÃO

NOSSA MISSÃO É CRIAR O MELHOR CONTEÚDO PARA OS Nossos leitores, com o melhor conteúdo, a melhor qualidade, a melhor forma de apresentação, a melhor forma de distribuição.

MISSÃO
MISSÃO É CRIAR O MELHOR CONTEÚDO PARA OS Nossos leitores, com o melhor conteúdo, a melhor qualidade, a melhor forma de apresentação, a melhor forma de distribuição.

MISSÃO
MISSÃO É CRIAR O MELHOR CONTEÚDO PARA OS Nossos leitores, com o melhor conteúdo, a melhor qualidade, a melhor forma de apresentação, a melhor forma de distribuição.

MISSÃO
MISSÃO É CRIAR O MELHOR CONTEÚDO PARA OS Nossos leitores, com o melhor conteúdo, a melhor qualidade, a melhor forma de apresentação, a melhor forma de distribuição.

MISSÃO
MISSÃO É CRIAR O MELHOR CONTEÚDO PARA OS Nossos leitores, com o melhor conteúdo, a melhor qualidade, a melhor forma de apresentação, a melhor forma de distribuição.

NOVA SÉRIE ESPECIAL LIMITADA ALFA ROMEO TROFEO



MITO DIESEL TROFEO POR €16.900*
TAEF 8,5%

GIULIETTA DIESEL TROFEO POR €21.900*
TAEF 8,3%

SÉRIE ESPECIAL LIMITADA, TOTALMENTE EQUIPADA COM:

ALFA D.N.A. COM 3 MODOS DE CONDUÇÃO, JANTES EM LIGA LEVE 17", RÁDIO UCONNECT™ COM ECRÃ TÁTIL 5", BLUETOOTH E USB, SPOILER TRASEIRO, FARÓIS ESCURECIDOS, ESCAPE CROMADO, SENSORES DE LUZ E CHUVA, FARÓIS DE NEVOEIRO, ESP E VOLANTE EM PELE DESPORTIVO.

Alfa Romeo com



*Ex. Mito Trofeo, P.V.P. a pronto €22.452. P.V.P. Campanha €17.952 e Giulietta Trofeo, P.V.P. a pronto €27.452. P.V.P. Campanha €22.952, através de crédito automóvel com hipoteca FGAC IFIC SA. Entrada de €3.590 / €4.590, respetivamente. 96 prestações de €199 / €253. Mensalidade não inclui seguro de proteção Base sendo que o mesmo não está incluído na TAEF nem no MTIC. TAN 6,73%. MTIC €19.479 / €24.754. Válido p/ particulares até 31/07/14.



Consumos ciclo misto (l/100Km) 3,4 a 4,9 e Emissões CO₂ (g/Km) 90 a 110.

CLA 45 AMG.

www.mercedes-benz.pt/amg - Contact Center: 808 200 699



AMG
DRIVING PERFORMANCE



Mercedes-Benz

Consumo combinado (l/100 km): 6,9 a 7,1. Emissões CO₂ (g/km): 161 a 165. Recomendamos Óleo Original Mercedes-Benz.